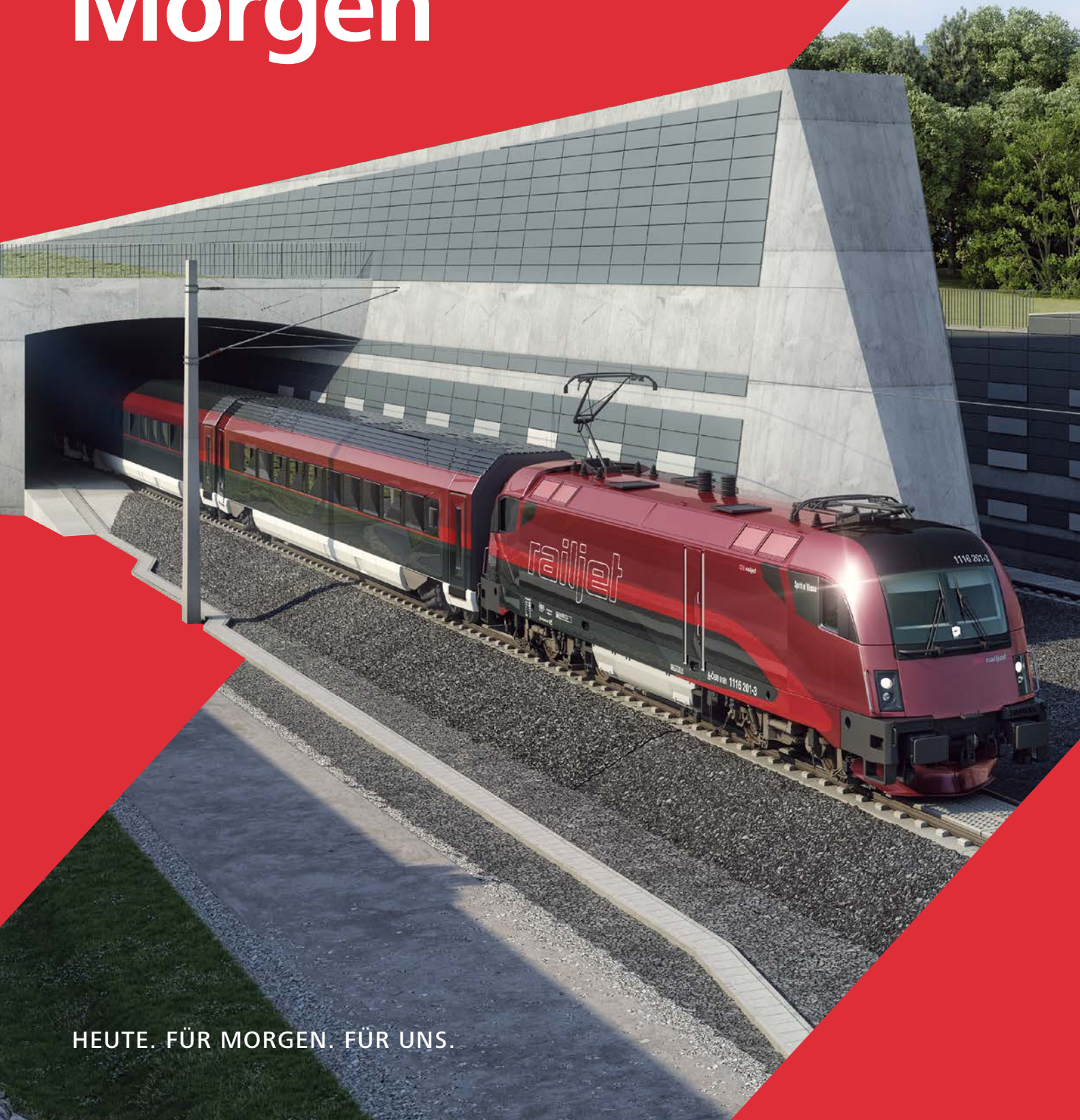


Für ein stabiles Morgen



HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Inhalt

Konzernlagebericht	2
A. Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage	2
B. Voraussichtliche Entwicklung und Risiken des Unternehmens	19
C. Forschung und Entwicklung	28
D. Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess	30
E. Nichtfinanzielle Erklärung	31
Nachhaltigkeitsbericht	
Glossar	172
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG	173
Konzernabschluss	174
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2024	174
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2024	175
Konzern-Bilanz zum 31.12.2024	176
Konzern-Geldflussrechnung 2024	177
Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2024	178
Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2024	179
A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden	179
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	199
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	227
Bestätigungsvermerk	254
Bericht zum Konzernabschluss	254
Bericht über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung 2024	262

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden aufgrund der am Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Hinsichtlich weiterer geforderter Angaben in § 243a (1) UGB wird auf die Erläuterungen zum Konzernabschluss verwiesen. Betreffend der Angaben in § 243a (2) UGB siehe Kapitel B.2 Wesentliche Risiken und Ungewissheiten.

A. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

A.1. Bericht über den Geschäftsverlauf

Struktur und Beteiligungen

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern betreibt in Österreich 1.027 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) genützt werden.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 18.987 Mitarbeiter:innen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:

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

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

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung (kaufmännisch und technisch) sowie Bahnhofs- und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von 3.541 Gebäuden sowie 1.027 Personenbahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für nahezu alle Hochbauanlagen des ÖBB Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 Mitarbeiter:innen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2024 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 27,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20,5 Mio. EUR) erzielt werden.

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

ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG

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

Rail Equipment GmbH & Co KG

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

WS Service GmbH

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

Das für die Abwicklung des Leistungsspektrums der WS Service GmbH erforderliche Personal ist aus dem Personalstand der ÖBB-Infrastruktur AG geleast. Seit Anfang 2022 werden die Mitarbeiter:innen über die ÖBB-Infrastruktur AG am externen Markt aufgenommen und an die WS Service GmbH verleast. Zum 31.12.2024 hatte die WS Service GmbH rd. 130 von der ÖBB-Infrastruktur AG überlassene Mitarbeiter:innen.

Im Jahr 2019 schrieb die ÖBB-Infrastruktur AG die Leistungen über Weicheninstandhaltungen im gesamten Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG aus. Der diesbezügliche Rahmenvertrag vom August 2019 wurde zweimal und somit bis 31.12.2024 verlängert. Ab dem Jahr 2025 wird der Rahmenvertrag durch eine Leistungsvereinbarung zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und WS Service GmbH ersetzt werden.

Weichenwerk Wörth GmbH

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

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

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

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften

Die Bewirtschaftung von Immobilien sowie die Abwicklung von Immobilienprojekten erfolgen zum Teil in ausgegliederten Projektgesellschaften. Hier sind insbesondere die ÖBB am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauermannngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG und die Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG hervorzuheben.

Die Übertragung des Teilbetriebs Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) an die ÖBB-Infrastruktur AG auf Basis des GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetzes vom Juli 2023 erfolgte mit Eintragung der Spaltung in das Firmenbuch am 01.07.2024. Im Zuge des Projektes zur organisatorischen Integration wurde am 01.01.2025 der Übergang von 37 Mitarbeiter:innen aus dem GB GKB-I in die Geschäftsbereiche BE, NZ bzw. Stab SQ vollzogen.

Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Wirtschaftsentwicklung

Entgegen den ursprünglichen Erwartungen befand sich die österreichische Volkswirtschaft im Jahr 2024 erneut in der Rezession. Nachdem das BIP (real) bereits im Jahr 2023 um 1,0 % gesunken war, betrug der Rückgang 2024 erneut 0,9 %. Zwar war nach dem rasanten Wachstum der Jahre 2021 und 2022 als Folge des Post-COVID-19-Aufschwungs mit einer kurzfristigen Abkühlung der Konjunktorentwicklung zu rechnen. Allerdings erwies sich die Flaute der heimischen Wirtschaft auch im europäischen Vergleich als besonders persistent.

So konnte die Eurozone immerhin ein leichtes Wachstum von 0,8 % verzeichnen. Auch in den Staaten Süd- und Osteuropas lag die BIP-Entwicklung 2024 durchwegs zum Teil sogar deutlich im Plus. Deutschland, Europas größte Volkswirtschaft, verharrte hingegen das zweite Jahr in Folge in einer Stagnation.¹ Zudem befindet sich die deutsche Industrie seit 2019 auf einer Talfahrt. Insbesondere die Automobilindustrie hat unter den Folgen einer verfehlten Transformationsstrategie in Bezug auf die Flottenelektrifizierung und dem Konkurrenzdruck chinesischer Produzenten zu kämpfen.² Zur wirtschaftlichen Flaute kamen noch die Turbulenzen rund um den Bundeshaushalt in Bezug auf Schuldenbremse und Sondervermögen hinzu. Das strenge, fiskalische Regime engt den Spielraum für wachstumsfördernde Investitionen ein. Deutschland hatte trotz Krise auch 2024 eines der niedrigsten Budgetdefizite in der EU.³

Die Industrierezession in Deutschland wirkte sich über die engen Verflechtungen der Zulieferindustrie entsprechend auch in Österreich aus. Trotz eines Rückganges von knapp 3,0 % in 2024 verlief die Entwicklung der heimischen Industrieproduktion im europäischen Vergleich und angesichts der allgemein schlechten Stimmung weniger dramatisch als in Deutschland. Anderswo war es bereits im Vorjahr zu teils drastischen Produktionsrückgängen gekommen. Für 2025 wird wieder mit einem leichten Wachstum jenseits von 1,0 % gerechnet, wobei Impulse vor allem vom Export in Märkte außerhalb der EU kommen sollen.

Insgesamt steht die Entwicklung der europäischen Wirtschaft im Zeichen einer Vertrauens- und Wettbewerbskrise. Zwar gingen die Energiepreise und damit die allgemeine Inflation im Laufe des Jahres kontinuierlich zurück. 2024 lag die Inflation im Jahresschnitt 2024 in der Eurozone bei 2,4 % und in Österreich bei 2,9 %. Gleichzeitig war der Preis für Erdgas in Europa im Schnitt weiterhin fünfmal so hoch wie in den USA, was insbesondere energieintensive Sektoren wie Chemie- und Stahlindustrie in Bedrängnis brachte.⁴ Auch bei den sogenannten Lohnstückkosten ist die Schere in der Entwicklung zwischen der Eurozone und den USA weiter aufgegangen – Grund sind die deutlichen Reallohnsteigerungen.⁵ Dennoch erwies sich der Privatkonsum als überraschendes Sorgenkind, vor allem auch in Österreich. Neben dem höheren Zinsniveau kann diese Entwicklung angesichts des verhaltenen Konjunkturausblicks wohl auch zu einem Gutteil mit einem „Vorsichtssparen“ begründet werden.⁶

¹ IWF, Oxford Economics.

² Handelsblatt.

³ Handelsblatt.

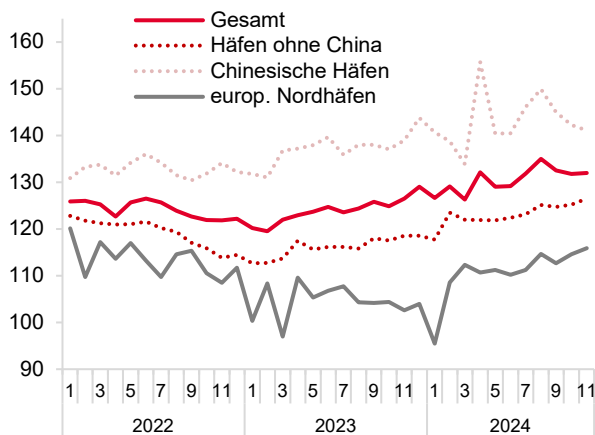
⁴ World Bank, Oxford Economics, EC 2024.

⁵ IWF.

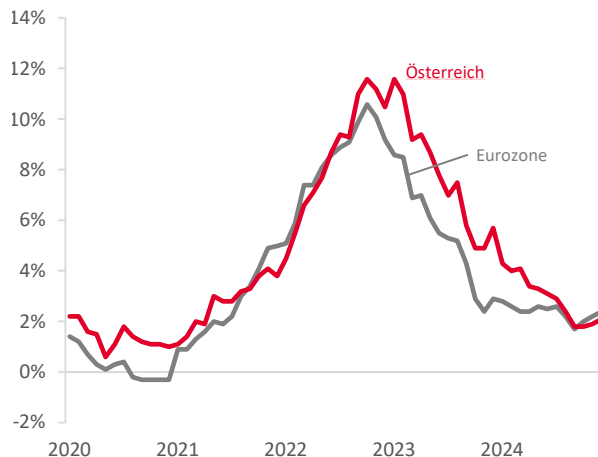
⁶ WIFO.

Entwicklung von Containerumschlag und Inflation

Containerumschlag großer Seehäfen
RWI-ISL-Index 2015=100



Inflation
mntl. in % im Vergleich zu Vorjahresmonat



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

Während die europäische Wirtschaftsentwicklung 2024 also eher verhalten verlief, erwies sich die Weltwirtschaft vergleichsweise resilient gegenüber den multiplen geopolitischen Krisen und klimawandelbedingten Wetterkatastrophen. Große Preisschocks bei Öl und Gas blieben aus. Bei den Seetransportpreisen gab es insbesondere ab der zweiten Jahreshälfte auf gewissen Relationen, vor allem aus Fernost zwischenzeitlich wieder einen Tendenz nach oben. Niveaus wie in den Zeiten der Lieferkettenkrise der Jahre 2021 und 2022 wurden jedoch bei Weitem nicht erreicht. Global betrachtet waren es vor allem die USA sowie die Schwellenländer Asiens, von denen wesentliche Wachstumsimpulse ausgingen. Auch in China zog das Wachstum im Laufe des Jahres an. Zwar wirkte die weiterhin schwache Binnennachfrage hemmend, jedoch wuchs die Industrieproduktion wieder. Diese Entwicklung war jedoch ausschließlich exportgetrieben. Insbesondere Europa bleibt das Ziel chinesischer Warenexporte, was sich auch in einer Erholung des Hafenumschlags bemerkbar machte.

Der Welthandel zeigt sich insgesamt von Krieg und Krisen unbeeindruckt, dennoch lässt sich mittlerweile die geopolitische Fragmentierung in neue Machtblöcke auch statistisch messen. So ist der Handel zwischen den westlich- und chinesisch / russisch-orientierten Einflussphären stärker zurückgegangen als innerhalb der jeweiligen Blöcke.⁷ Für europäische Unternehmen bedeutet die zunehmende Abkehr vom Prinzip des regelbasierten Multilateralismus, sich in einem zunehmend protektionistischen Umfeld behaupten zu müssen. Beispiele für diese Entwicklung sind die Maßnahmen des sogenannten Inflation Reduction Act in den USA, die Sanktionen des Westens gegen Russland oder die EU-Zölle auf chinesische E-Fahrzeuge.

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Die Wachstumskrise bringt auch das Budget der öffentlichen Hand unter Druck. Das österreichische Budgetdefizit betrug 2024 3,7 %, die Staatsverschuldung stieg auf 80,1 % des BIP.⁸ 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. Die eingeleitete Wende beim Leitzinssatz der EZB im vergangenen Jahr ist auch an den Anleihenmärkten nicht spurlos vorüber gegangen. Der sogenannte Hauptrefinanzierungssatz wurde in mehreren Schritten seit Juni 2024 von 4,5 % auf 3,15 % zu Jahresende gesenkt. Die umlaufgewichtete Durchschnittsrendite österreichischer Bundesanleihen sank im Jahr 2024 um 7,5 % im Vergleich zum Wert des Vorjahres. Mit 2,8 % hat sich der Wert aber deutlich von der Nahe-Null-Marke der Prä-COVID-Jahre entfernt.⁹ Entsprechend belastet der Schuldendienst auch das Budget. Die Bonität Österreichs bleibt zwar weiterhin hoch, mit Fitch hat aber erstmals eine maßgebliche Ratingagentur ihren Ausblick auf „Negativ“ gesenkt.¹⁰

⁷ IWF.

⁸ WIFO.

⁹ OeNB.

¹⁰ OeBFA.

Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die ÖBB analysieren laufend die gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, um für das Unternehmen relevante Entwicklungen zu identifizieren und mitzugestalten.

Themenmanagement auf nationaler Ebene

Um die laufende Suche nach qualifizierten Mitarbeiter:innen für den öffentlichen Verkehr auch außerhalb der EU zu unterstützen, wurden nach intensiver Diskussion Berufe des öffentlichen Verkehrs, z. B. Buslenker:in und Verschieber:in durch das Arbeitsministerium auf die **Mangelberufsliste** gesetzt.

Angesichts der ab 2026 bevorstehenden Sperren von Hochleistungskorridoren in Deutschland, die für den österreichischen Personen- und Güterverkehr hohe Relevanz haben, galt es 2024, die rechtlichen Voraussetzungen für eine maximale Kapazitätsausschöpfung im österreichischen Bahnnetz zu schaffen. Mit der Novelle des **Eisenbahngesetzes** im Juli 2024 wurde erstmals eine Rechtsgrundlage für ein Kapazitätsmodell mit systematisierter Fahrwegkapazität geschaffen. Zusätzlich ermöglicht das Gesetz den Probetrieb von neuen digitalen Betriebsanwendungen auf bestehenden Eisenbahnstrecken.

Im **Bereich Energie** waren die ÖBB 2024 weiterhin mit schwierigen Marktgegebenheiten konfrontiert. Die bestehende Strategie zum Ausbau erneuerbarer Energieträger für Bahnstromerzeugung wird intensiv weiterverfolgt. In diesem Bereich konnten keine wesentlichen Verbesserungen der rechtlichen Rahmenbedingungen erreicht werden. Das Erneuerbaren-Ausbau-Beschleunigungsgesetz (EABG) wurde zu keinem erfolgreichen Abschluss gebracht.

Eine laufende Herausforderung im Lobbying stellt die nationale Umsetzung des **EU-Lieferkettengesetzes** für Österreich dar. Es gilt dabei, die seitens der EU gesetzten unklaren Rahmenbedingungen zu präzisieren, die Verpflichtungen für österreichische Unternehmen und Konzerne klar zu fassen und damit den Reportingaufwand überschaubar und klar zu gestalten.

Für die langfristige Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in Österreich war die Entwicklung und Präsentation des **Zielnetz 2040** ein wichtiger Meilenstein. Dieser entstand in Zusammenarbeit von ÖBB-InfrastrukturAG und BMK und wurde im 1. Quartal 2024 der Öffentlichkeit präsentiert. Der breite Konsultationsprozess rund um das Zielnetz 2040 wurde durch einen Dialog auf Bundes- und Landesebene sowie mit den Sozialpartnern intensiv begleitet. Im Gegensatz zum Zielnetz 2025, das stark auf den Personenverkehr fokussierte, setzt das neue Zielnetz einen Schwerpunkt auf die Verbindung der für Österreich wichtigsten nationalen und internationalen Wirtschaftsräume und den Ausbau des Güterverkehrs.

Themenmanagement auf internationaler Ebene

ÖBB CEO Andreas Matthä führte 2024 bereits in seiner dritten Amtszeit den Vorsitz des **Europäischen Eisenbahnverbandes CER**. Ein Arbeitsschwerpunkt lag demnach wie auch im letzten Jahr auf der Steuerung der inhaltlichen Arbeit des Verbandes sowie der Koordination der Positionen der rd. 70 europäischen Mitgliedsunternehmen.

Im Juni 2024 wurde seitens der Europäischen Kommission der Entwurf der neuen **Beihilfeleitlinien für den Landverkehr** mit Fokus auf den Güterverkehr präsentiert. Die Europäische Kommission bekennt sich darin zur Notwendigkeit von Investitionsbeihilfen. Sie schlägt gleichzeitig aber neue, für die Schienengüterverkehrsunternehmen problematische Einschränkungen bei den Vorgaben für operative Beihilfen vor. Die ÖBB engagieren sich gemeinsam mit anderen Partnern im CER daher für wesentliche Nachschärfungen hinsichtlich Förderintensität und Administrierbarkeit.

Abgeschlossen werden konnte 2024 das Lobbying zum Vorschlag der Kommission „über die Wiederherstellung der Natur“ (**Nature Restoration**). Vorschläge, die zusätzliche Hürden für den Ausbau von Infrastrukturen gebracht hätten, konnten abgewendet werden. Sowohl der Ausbau der Bahninfrastruktur als auch der von erneuerbaren Energien wurden als Ausnahmen („Projekte im überwiegenden öffentlichen Interesse“) von strikteren Regelungen definiert.

Ebenfalls revidiert wurde 2024 die **EU-Verordnung** zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen (**TEN-T**). Aus Sicht der ÖBB ist dabei sowohl die Einführung einer neuen Netzkategorie „erweitertes Kernnetz“ für die europäischen Transportkorridore in diese neue Kategorie als auch die Aufnahme der Pyhrn- und Tauernstrecke positiv hervorzuheben.

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

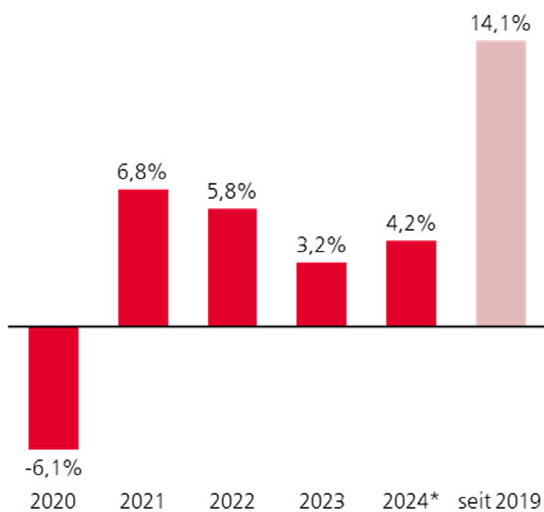
Um den Güterverkehr zwischen Asien und Europa zu optimieren, beantragte die Rail Cargo Group im Jahr 2024 die Mitgliedschaft bei der **TITR-Allianz**. Die Trans-Caspian International Transport Route, auch als „Mittlerer Korridor“ bezeichnet, ist eine internationale Transportkooperation, die als Alternative zur nördlichen Route über Russland dient. Sie verbindet China mit Europa über Zentralasien und die Länder rund um das Kaspische Meer.

Marktumfeld

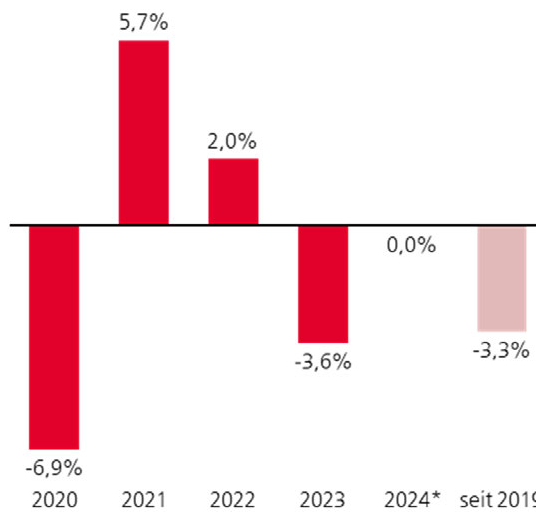
Die Betriebsleistung im Netz der ÖBB-Infrastruktur nahm 2024 abermals zu. Insgesamt betrug der Zuwachs bei den Zugkilometern 3,1 %. Verantwortlich dafür ist der Personenverkehr, dessen Betriebsleistung um 4,2 % auf rd. 125,0 Mio. Zugkilometer wuchs. Die Betriebsleistung des Güterverkehrs hingegen stagnierte bei rd. 40,0 Mio. Zugkm.

Entwicklung der Betriebsleistung im Netz der ÖBB Infrastruktur

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



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



*Vorläufige Schätzung.

Insbesondere das letzte Drittel des Jahres 2024 war stark geprägt von Unwetterfolgen. Teils hundertjährige Hochwasser in Österreich und den nördlichen Nachbarländern sorgten im September 2024 und darüber hinaus für weitgehende Streckensperren. In Österreich war die Kapazität auf der Weststrecke – die wichtigste Ost-West-Verbindung – für drei Monate stark eingeschränkt. Verkehre entlang des europäischen Rhein-Donau-Korridors mussten weiträumig über das benachbarte Ausland oder auf die Straße ausweichen.

Weiter westlich auf der Rhein-Donau-Achse lag im vergangenen Jahr der Fokus der Aufmerksamkeit auf der Generalsanierung der Riedbahn. Die viel befahrene Hochleistungsstrecke war der erste von 40 Korridoren, die bis 2030 während monatelangen Totalsperren saniert werden sollen. Die Einschränkungen während der Bauzeit sind immens. Personen- und Güterverkehr müssen lange Umwege in Kauf nehmen bzw. fallen ganz aus. Darüber hinaus stockt der ETCS-Ausbau in Deutschland.¹¹

Der alpenquerende Nord-Süd-Bahnverkehr hat mit Anfang September 2024 durch die Wiedereröffnung der beschädigten Röhre des Gotthard-Basistunnels wieder die volle Kapazität erreicht. Auf der Straße sorgte die Sanierung der Luegbrücke auf der Brennerautobahn für Probleme und konnte ab Oktober nur mehr einspurig befahren werden. Diese Verknappung konnte auch die Schiene nicht zur Gänze auffangen, insbesondere da seit November 2024 auch die Tauernstrecke zwischen Salzburg und Villach gesperrt ist.¹²

A.2. Finanzielle Leistungsindikatoren

Ertragslage

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	172,7	165,9	6,8	4 %
Bruttotonnenkilometer in Mio.	82.605,5	80.991,6	1.613,9	2 %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	669	702	-33	-5 %
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.879	1.786	93	5 %
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.624	2.629	-5	0 %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.231,6	1.249,5	-17,9	-1 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.219,1	3.791,6	427,5	11 %
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	225	206	19	9 %

Zum Ausgleich des Entgangs von Infrastrukturbenützungsentgelten aufgrund des Hochwassers im Jahr 2024 erfolgte im Dezember 2024 gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz eine zusätzliche Zahlung des BMK an die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 8,4 Mio. EUR.

Der Anstieg der Gesamterträge in Höhe von rd. 427,5 Mio. EUR lässt sich vor allem auf den Anstieg der ertragswirksam auszuweisenden Anteile der Beiträge des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz, die sich im Vergleich zum Vorjahr um rd. 394,6 Mio. EUR erhöht haben, zurückführen. Näherer Angaben zum Zuschussvertrag und zur Entwicklung der Zuschüsse sind in Erläuterung 32 zum Konzernabschluss enthalten.

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zugkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um rd. 6,8 Mio. Zugkm auf insgesamt rd. 172,7 Mio. Zugkm (Vj: rd. 165,9 Mio. Zugkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	124,3	117,9	6,4	5 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>113,4</i>	<i>108,7</i>	<i>4,7</i>	<i>4 %</i>
Güterverkehr	40,1	40,1	0,0	0 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>24,5</i>	<i>25,1</i>	<i>-0,6</i>	<i>-2 %</i>
Dienst- und Lokzüge	8,3	7,9	0,4	5 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>5,8</i>	<i>5,6</i>	<i>0,2</i>	<i>4 %</i>
Gesamt	172,7	165,9	6,8	4 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>143,7</i>	<i>139,4</i>	<i>4,3</i>	<i>3 %</i>

¹¹ DB InfraGO

¹² ÖAMTC.

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Bruttotonnenkilometer (BTkm). Während im Geschäftsjahr 2023 rd. 22,4 Mrd. BTkm oder 28 % der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2024 auf rd. 23,4 Mrd. BTkm, was ebenfalls 28 % der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	35.235,6	34.097,4	1.138,2	3 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>31.985,3</i>	<i>31.154,9</i>	<i>830,4</i>	<i>3 %</i>
Güterverkehr	46.026,3	45.630,1	396,2	1 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>26.248,4</i>	<i>26.502,8</i>	<i>-254,4</i>	<i>-1 %</i>
Dienst- und Lokzüge	1.343,6	1.264,1	79,5	6 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>1.005,0</i>	<i>949,3</i>	<i>55,7</i>	<i>6 %</i>
Gesamt	82.605,5	80.991,6	1.613,9	2 %
<i>davon ÖBB Konzern</i>	<i>59.238,7</i>	<i>58.607,0</i>	<i>631,7</i>	<i>1 %</i>

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	669	702	-33	-5 %
Bahnstrom ab Oberleitung	1.879	1.786	93	5 %

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
ÖBB-konzernexterne Nutzung	592	581	11	2 %
ÖBB-konzerninterne Nutzung	249	247	2	1 %
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	612	598	14	2 %
Allgemeinflächen und Leerstand	1.150	1.185	-35	-3 %
Gebäudeflächen	2.603	2.611	-8	0 %
Vermietete Außenflächen	21	18	3	17 %
Gesamter Bestand	2.624	2.629	-5	0 %

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

Umsatzerlöse und Gesamterträge

Umsatzerlöse ÖBB Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.566,6	1.555,8	10,8	1 %
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-335,0	-306,3	-28,7	9 %
Umsatzerlöse	1.231,6	1.249,5	-17,9	-1 %
Sonstige Erträge (konsolidiert)	2.987,5	2.542,1	445,4	18 %
Gesamterträge	4.219,1	3.791,6	427,5	11 %
<i>davon mit übrigem ÖBB Konzern</i>	<i>884,0</i>	<i>902,5</i>	<i>-18,5</i>	<i>-2 %</i>

Wie bereits angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 1.231,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.249,5 Mio. EUR). Die konsolidierten sonstigen Erträge in Höhe von rd. 2.987,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.542,1 Mio. EUR) beinhalten andere aktivierte Eigenleistungen in Höhe von rd. 458,5 Mio. EUR (Vj: rd. 410,2 Mio. EUR) und sonstige betriebliche Erträge in Höhe von rd. 2.529,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.131,9 Mio. EUR).

Der Umsatz je Mitarbeiter:in beträgt bei durchschnittlich 18.736 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.375 Mitarbeiter:innen) rd. 66 TEUR (Vj: rd. 68 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 127,5 Mio. EUR (Vj: rd. 120,4 Mio. EUR) wurden mit Kund:innen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

Ertragslage

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ¹³ in Mio. EUR	511,6	433,3	78,3	18 %
EBIT-Marge ¹⁴ in %	12,1 %	11,4 %	0,7 %	6 %
EBITDA ¹⁵ in Mio. EUR	1.511,9	1.354,0	157,9	12 %
EBT in Mio. EUR	12,6	7,7	4,9	64 %
Eigenkapitalrentabilität ¹⁶ in %	0,9 %	0,6 %	0,3 %	50 %
Gesamtkapitalrentabilität ¹⁷ in %	1,5 %	1,3 %	0,2 %	15 %

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2024	in % der Gesamterträge	2023	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.231,6	29 %	1.249,5	33 %	-17,9	-1 %
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.208,4</i>		<i>1.234,7</i>			
Andere aktivierte Eigenleistungen	458,5	11 %	410,2	11 %	48,3	12 %
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.529,0	60 %	2.131,9	56 %	397,1	19 %
Gesamterträge	4.219,1	100 %	3.791,6	100 %	427,5	11 %
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>884,0</i>	<i>21 %</i>	<i>902,5</i>	<i>24 %</i>	<i>-18,5</i>	<i>-2 %</i>
Materialaufwand	236,7	6 %	211,0	6 %	25,7	12 %
Aufwendungen bezogene Leistungen	517,7	12 %	419,4	11 %	98,3	23 %
Personalaufwand	1.505,5	36 %	1.403,8	37 %	101,7	7 %
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.360,6</i>		<i>1.269,1</i>			
Abschreibungen	1.000,4	24 %	920,7	24 %	79,7	9 %
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	447,2	11 %	403,4	11 %	43,8	11 %
Gesamtaufwand	3.707,5	89 %	3.358,3	89 %	349,2	10 %
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>328,0</i>	<i>8 %</i>	<i>307,0</i>	<i>8 %</i>	<i>21,0</i>	<i>7 %</i>
EBIT	511,6	12 %	433,3	11 %	78,3	18 %
Finanzergebnis	-499,0	-12 %	-425,6	-11 %	-73,4	-17 %
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-0,1</i>	<i>0 %</i>	<i>-29,1</i>	<i>-1 %</i>	<i>29,0</i>	<i>100 %</i>
EBT	12,6	0 %	7,7	0 %	4,9	64 %

Die Gesamterträge des ÖBB Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 4.219,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.791,6 Mio. EUR), wovon rd. 884,0 Mio. EUR (Vj: rd. 902,5 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB Konzerns entfallen.

Je Mitarbeiter:in bedeutet das bei durchschnittlich 18.736 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.375 Mitarbeiter:innen) einen Ertrag von rd. 225 TEUR (Vj: rd. 206 TEUR).

¹³ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

¹⁴ EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

¹⁵ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

¹⁶ Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

¹⁷ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 3.707,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3.358,3 Mio. EUR).

Der durchschnittliche Personalaufwand je Mitarbeiter:in des ÖBB Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 80 TEUR (Vj: rd. 76 TEUR). Dies entspricht einer Personalintensität¹⁸ von 41 % (Vj: 42 %).

Die Materialintensität¹⁹ belief sich wie im Vorjahr auf 6 %. Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro Mitarbeiter:in betrug rd. 40 TEUR (Vj: rd. 34 TEUR).

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 499,0 Mio. (Vj: rd. 425,6 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 12,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,7 Mio. EUR) gestiegen.

Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	35.230,7	32.778,2	2.452,5	7 %
Sachanlagenintensität ²⁰ in %	92 %	92 %	0 %	0 %
Sachanlagendeckungsgrad ²¹ in %	4 %	4 %	0 %	0 %
Sachanlagendeckungsgrad II ²² in %	96 %	95 %	1 %	1 %
Eigenkapitalquote in %	4 %	4 %	0 %	0 %

Bilanzstruktur

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

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2023	Struktur 2023	31.12.2024	Struktur 2024	Veränderung von 2023 auf 2024
Langfristige Vermögenswerte	29.959,4	31.983,5	98 %	34.402,6	98 %	2.419,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.074,3	794,7	2 %	828,1	2 %	33,4
Bilanzsumme	31.033,7	32.778,2	100 %	35.230,7	100 %	2.452,5
Eigenkapital	1.793,8	1.362,7	4 %	1.435,8	4 %	73,1
Langfristiges Fremdkapital	24.105,3	27.276,2	83 %	29.706,2	84 %	2.430,0
Kurzfristiges Fremdkapital	5.134,6	4.139,3	13 %	4.088,7	12 %	-50,6

Die Bilanzsumme des ÖBB Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 35.230,7 Mio. EUR (Vj: rd. 32.778,2 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im Kapitel Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen gemacht.

Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.435,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.362,7 Mio. EUR) ergibt sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 4 %.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken von rd. 311,0 Mio. EUR auf rd. 242,1 Mio. EUR. Das Working Capital²³ lag bei rd. -980,2 Mio. EUR (Vj: rd. -868,0 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7 % auf rd. 33.269,4 Mio. EUR (Vj: rd. 30.967,7 Mio. EUR).

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

¹⁸ Personalintensität: Personalaufwand / Gesamtaufwendungen.

¹⁹ Materialintensität: Materialaufwand / Gesamtaufwendungen.

²⁰ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

²¹ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

²² Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

²³ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte.

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow²⁴ stieg im Geschäftsjahr auf rd. -2.221,5 Mio. EUR (Vj: rd. -2.422,7 Mio. EUR) an.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.017,5	564,9	452,6
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-3.239,0	-2.987,6	-251,4
Free Cashflow	-2.221,5	-2.422,7	201,2
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	2.452,9	3.374,6	-921,7
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	231,4	951,9	-720,5

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

Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	3.936,1 *)	3.418,9	517,2	15 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ²⁵ in %	82 %	82 %	0 %	0 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ²⁶ in %	11 %	11 %	0 %	4 %

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

In Summe tätigte der ÖBB Infrastruktur-Konzern im Berichtsjahr mit einem Gesamtvolumen von rd. 3.936,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.418,9 Mio. EUR) Investitionen in das Sachanlagevermögen, in das immaterielle Vermögen und in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40), wobei letztere erstmals in diese Kennzahl miteinbezogen wurden. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde der Vorjahreswert entsprechend angepasst. Wie im Vorjahr errechnet sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 82 % der Gesamterträge und von 11 % der Buchwerte zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

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

Investitionsschwerpunkte 2024

Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitete auch 2024 intensiv an der Umsetzung des größten Bauprogramms aller Zeiten. Im Rahmenplan 2024 bis 2029 ist eine gesicherte Investitionssumme von rd. 21,1 Mrd. EUR festgelegt. Damit setzt die ÖBB-Infrastruktur AG im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) in den kommenden sechs Jahren zahlreiche Neubau- und Modernisierungsprojekte sowie Erhaltungsarbeiten um.

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

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

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

²⁴ Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

²⁵ Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.

²⁶ Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt beim Ausbau der erneuerbaren Energien. Der Bau weiterer „Mini-Transformatoren“ ist neu im Rahmenplan. Damit gelangt der in ÖBB-eigenen Wind- und Sonnenkraftwerken nachhaltig produzierte Strom ins Bahnstromnetz – denn mittlerweile erzeugen die ÖBB in acht Wasserkraftwerken und mehr als 100 Photovoltaikanlagen sowie einer Windkraftanlage Strom aus erneuerbaren Energien. Ziel ist es, die Eigenproduktion von Strom weiter deutlich zu erhöhen.

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

Großraum Wien

Nirgendwo sonst in Österreich steigt die Anzahl an Reisenden so stark wie in der Ostregion. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, muss auch das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ausgebaut und verbessert werden.

Mit dem S-Bahn-Wien-Upgrade modernisiert die ÖBB-Infrastruktur AG seit Oktober 2023 die Schieneninfrastruktur auf der Wiener Stammstrecke zwischen Wien Meidling und Wien Floridsdorf. Dafür werden auf 13 km Bau- und Tragwerke erneuert, Bahnsteige verlängert sowie das digitale Zugsicherungssystem ETCS für mehr Zuverlässigkeit im Gesamtsystem implementiert. Mit diesen und vielen weiteren Verbesserungsmaßnahmen entlang der Nord- und Südachsen werden die Voraussetzungen für einen dichteren Takt und kürzere Wartezeiten geschaffen.

2024 wurden bereits die ersten Meilensteine im Abschnitt Wien Praterstern und Wien Floridsdorf finalisiert.

Mit dem Upgrade-Programm modernisieren die ÖBB-Infrastruktur AG aber nicht nur die S-Bahn in Wien, sondern auch gleichzeitig zahlreiche Strecken in Wien und Niederösterreich. Auf einem Streckennetz von 170 km werden Optimierungen vorgenommen, die alle eng ineinandergreifen. Auch auf der Südstrecke wurden daher während der Sommersperre in den Bahnhöfen Guntramsdorf-Thallern, Pfaffstätten, Kottlingbrunn, Sollenau und Theresienfeld Bahnsteige verlängert sowie Gleise und Weichen erneuert. All diese Maßnahmen sind ein Beitrag um die Schieneninfrastruktur in der Ostregion zukunftsfit zu machen.

Ein weiteres wichtiges Puzzlestück im innerstädtischen Nahverkehr ist die Attraktivierung der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling. 2024 wurde das UVP-Verfahren fortgeführt.

Im Jahr 2024 hat die ÖBB-Infrastruktur AG die Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen an der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf abgeschlossen.

Mit dem viergleisigen Ausbau der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Mödling inklusive der Errichtung zweier neuer Haltestellen wird das Mobilitätsangebot für den Süden von Wien und den Bezirk Mödling noch attraktiver. Dafür liefen 2024 die Planungen weiter.

Der Norden profitiert vom Ausbau der Nordbahn, der im Abschnitt Wien Süßenbrunn – Gänserndorf zügig voranschreitet. Insgesamt werden rd. 66 km Strecke unter laufendem Betrieb modernisiert. Im Zuge dessen werden auch 17 Bahnhöfe und Haltestellen in diesem Abschnitt attraktiviert und barrierefrei adaptiert. Auch sollen das Park & Ride- und das Bike & Ride-Angebot ausgebaut werden. Hinzu kommt die Auflassung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen, was höhere Fahrgeschwindigkeiten der Züge erlauben wird.

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

Das Projekt „Flughafenspanne“ steht für eine attraktive Anbindung des Osten Österreichs an den Flughafen Wien Schwechat und die Stadt Wien. 2024 sind die Planungen weiter vorangeschritten, im Juni 2024 erfolgte der Startschuss für das UVP-Verfahren.

Ausbau Weststrecke

Rund ein Drittel aller Züge fahren auf der Weststrecke. Güter- und Personenverkehr nehmen laut Prognosen weiterhin zu. Umso härter waren die Auswirkungen auf den Bahnverkehr nach dem Extremwetterereignis im September 2024. Nach dem Hochwasser am 13.09.2024 konnte der Vollbetrieb auf der neuen Weststrecke zwischen Wien und St. Pölten am 15.12.2024 wieder aufgenommen werden. Aufgrund der Sperre des Atzenbrugger Tunnels wurde der gesamte Fern- und Güterverkehr auf der alten Weststrecke durch den Wienerwald abgewickelt. Für die Wiederinbetriebnahme wurden in knapp drei Monaten unter anderem 16 km Kabel für die Stromversorgung ausgetauscht und 60 km Lichtwellenleiter-Fasern neu verlegt. Weiters wurden 4 km Handlauf für die Notbeleuchtung erneuert, Brandmeldeanlagen, Notrufsäulen und Stromversorgung für die Feuerwehr ersetzt und 1,4 km Hochspannungsleitungen (10-KV-Leitung) ausgetauscht – um nur einige Beispiele zu nennen. Für die finale Reparatur muss die Strecke zwischen 12.05. und 05.06.2025 erneut gesperrt werden. Fernverkehrszüge werden in diesem Zeitraum wieder über die alte Weststrecke umgeleitet.

Für die Wiederherstellung des Bahnbetriebs auf der Weststrecke wurden im Jahr 2024 Maßnahmen in Höhe von rd. 20,1 Mio. EUR (Reinvestitionen und Instandhaltung) umgesetzt. Für den vollständigen Wiederaufbau und die Investition in eine höhere Infrastrukturreilienz gegen zukünftige Hochwasserereignisse im Bereich des Tullnerfeldes werden in den nächsten beiden Jahren weitere rd. 50,0 Mio. EUR investiert.

Unabhängig davon geht der Ausbau der Weststrecke ungehindert weiter. Dieser geht auf den Bedarf auf den Strecken zwischen Linz und Wels sowie zwischen Salzburg und Köstendorf ein, um der großen Nachfrage nach mehr Zügen und besseren Verbindungen auf diesen Strecken nachzukommen.

Im Berichtszeitraum wurden die Bauarbeiten für den Ausbau der Weststrecke zwischen Marchtrenk und Wels sowie auf der Westseite des Linzer Hauptbahnhofs fortgeführt. Der Ausbau des Abschnittes zwischen Linz und Marchtrenk startete ebenfalls 2024. Für den Ausbau des Abschnittes zwischen Linz Verschiebebahnhof West und Linz Signalbrücke laufen die Planungen. Ebenso wird seit Jänner 2024 der Terminal Wels modernisiert.

Die ÖBB haben gemeinsam mit ihren Partnern (Land und Stadt Salzburg) das Salzburger S-Bahn-Netz in den vergangenen Jahren umfassend modernisiert. Zwölf Bahnhöfe wurden im S-Bahn-Netz völlig neu errichtet, fünf bestehende wurden von Grund auf erneuert. Die Neuerrichtung des Bahnhofs Seekirchen Stadt lief auf Hochtouren, die Inbetriebnahme erfolgte im Dezember 2024.

Der viergleisige Ausbau der Weststrecke wird zwischen Köstendorf und Salzburg in zwei jeweils einröhriigen Tunneln verlaufen. Dafür liefen 2024 die UVP-Planungen und die vertieften Planungen und Genehmigungsverfahren parallel weiter. Auch wurden regelmäßige, intensive Gespräche mit Stakeholder:innen (z. B. in Form von institutionalisierten Dialogforen) geführt.

Südstrecke auf der Zielgeraden

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

Rund zehn Jahre nach dem Baustart im Fröschnitzgraben wurden die Vortriebsarbeiten im November 2024 abgeschlossen. Beide 27,3 km langen Röhren sind damit vom niederösterreichischen Gloggnitz bis ins steirische Mürzzuschlag fertig gegraben. Für die Mineure endet damit ihr Beitrag zu diesem Jahrhundertprojekt für Österreich. In den nächsten Monaten wird die Betoninnenschale fertig gestellt. Bevor die Züge durch den Berg fahren, erfolgt die bahntechnische Tunnelausrüstung, die im Sommer 2025 starten soll.

Die 130 km lange Koralmbahn startet indessen bereits jetzt in die finale Phase. Die Gesamtinbetriebnahme zwischen Graz und Klagenfurt – mitsamt Koralmtunnel – ist schließlich zum Fahrplanwechsel Ende 2025 geplant.

Im Jänner 2024 startete die Modernisierung des Villacher Hauptbahnhofs, der in Vorbereitung auf die Gesamtinbetriebnahme der Koralmbahn sowie die Einführung des neuen kund:innenfreundlichen Taktsystems fit für die Zukunft gemacht wird.

Elektrifizierung der Weststeiermark

2024 hat die ÖBB Infrastruktur AG auch das Elektrifizierungsprojekt der ehemaligen „Graz Köflacher Bahn“ übernommen. Die Elektrifizierung erfolgt in zwei Bauphasen. Insgesamt werden 133 km Strecken- und Bahnhofsgleise mit einer elektrischen Oberleitung überspannt. Der erste elektrifizierte Abschnitt zwischen Wettmannstätten und Wies-Eibiswald (mit Anbindung an den neuen Bahnhof Weststeiermark an der Koralmbahn) wird bereits 2025 – rechtzeitig vor der Fertigstellung der Koralmbahn – in Betrieb gehen.

Bahnhöfe und sonstige Investitionen

2024 wurden folgende Bahnhöfe verbessert und modernisiert:

- Bahnhof Tullnerbach-Pressbaum
- Bahnhof Gramatneusiedl
- Haltestelle Furth-Göttweig
- Bahnhof Kaindorf
- Bahnhof Arnoldstein (kund:innenrelevante Bereiche)
- Bahnhof Wampersdorf
- Bahnhof Wartberg
- Bahnhof Oberdrauburg
- Haltestelle Seekirchen Stadt
- Haltestelle Hütttau
- Haltestelle Klaus

Tauernbahn

Die Tauernstrecke Salzburg – Villach ist neben der Brennerachse die wichtigste österreichische alpenüberquerende Verbindung. Der Auftakt für die Modernisierung erfolgte mit dem Baustart des Bahnhofs Gastein im August 2024, im November folgten die Bahnhöfe Dorfgastein und Bad Hofgastein. Zwischen November 2024 und Juli 2025 ist die Tauernstrecke zwischen Bockstein in Salzburg und Mallnitz in Kärnten für die umfangreichen Modernisierungsarbeiten des Tauerntunnels komplett gesperrt. Um die Modernisierung zu finalisieren, ist eine zweite Phase für die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen erforderlich. Diese ist bereits in Planung und betrifft schwerpunktmäßig den Bereich des Südporthals. Die zweite Bauetappe wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2027 erfolgen.

Feldkirch – Buchs

Im Sommer 2024 erfolgte am international wichtigen Streckenabschnitt zwischen Feldkirch in Österreich und Buchs in der Schweiz die erste Phase umfangreicher Erhaltungsarbeiten. Die zweite Phase erfolgt im Rahmen einer Komplettsperre im Sommer 2026.

Brennerachse

Die Planungen und Vorarbeiten der ÖBB am Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel als Teil des Ausbaus der Eisenbahnachse Brenner werden konsequent fortgesetzt. Im Projektabschnitt Staatsgrenze nächst Kufstein – Schafftenau laufen die Erkundungsarbeiten zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung.

Im Projekt Schafftenau – Knoten Radfeld wurde im Herbst 2023 die Detailgenehmigungsplanung öffentlich verhandelt. Das Projekt dient langfristig zur Entlastung des Eisenbahnknotens Wörgl. Es wird seine Verkehrswirksamkeit gegen Ende dieses Jahrzehnts entfalten können.

Im Zuge der Baumaßnahmen für einen barrierefreien Bahnhof Fritzens-Wattens werden flankierend auch zwei Güterzugänge Überholgleise errichtet. Diese wirken kurzfristig zur weiteren Kapazitätssteigerung auf der Bestandstrecke. Die Arbeiten liefen im Jahr 2024 auf Hochdruck weiter. Weitere Überholgleise sind im Bereich Bahnhof Schwaz vorgesehen.

Der Bahnausbau im Tiroler Unterland dient zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel. Das realisieren die Schieneninfrastrukturbetreiber in Österreich, Italien und Deutschland mit dem Ausbau der Eisenbahnachse München – Verona als Teil des europäischen Skandinavien-Mittelmeer-Kernnetzkorridors.

Der Brenner-Basistunnel (BBT)

2024 wurden die laufenden Rohbauarbeiten für den Brenner-Basistunnel durch die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE fortgeführt und weitere neue Vortriebsaktivitäten aufgenommen. Gegen Ende des Jahres 2024 waren vier Hauptbaulose aktiv, drei auf österreichischem und eines auf italienischem Staatsgebiet. Mehr als 170 km des insgesamt 230 km langen Tunnelsystems sind bereits ausgebrochen.

Das Vergabeverfahren für die Planungsleistungen für die eisenbahntechnische Ausrüstung des Brenner-Basistunnels konnte im Frühjahr 2024 nach mehreren Bietergesprächen abgeschlossen und die Planungsarbeiten für die Bautechnik aufgenommen werden. Nach der Beendigung des Tunnelrohbaus soll ab 2027 mit dem etappenweisen Einbau der Eisenbahntechnik begonnen werden.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2024 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Maxing, Spital am Semmering und Mürzzuschlag in die Betriebsführungszentrale (BFZ)-Wien Stadlau, die Betriebsstellen Selzthal, Rottenmann, Traun inkl. Rützing und Nettingsdorf in die BFZ-Linz, Stainach-Irding, Schladming und Ederbauer in die BFZ-Salzburg, Leoben, Göss, Kalwang, Kalsdorf, Graz Puntigam, St. Marein-St. Lorenzen, Weststeiermark und Wundschuh in die BFZ-Villach, Stams inkl. Silz und Ölzthal in die BFZ-Innsbruck migriert. Damit werden bereits rd. 71 % des Hauptnetzes der ÖBB-InfrastrukturAG von den fünf Betriebsführungszentralen gesteuert.

Das BFZ-Ausfallkonzept beschreibt, wie im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich der Betrieb in hoher Qualität abgewickelt werden kann und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Das Ausfallkonzept sieht vor, dass die BFZ-Systeme und -Bedienplätze nahtlos von anderen BFZ-Standorten übernommen werden können, was die Betriebsführung im Störfall deutlich erleichtert. In diesem Zusammenhang wurde der Neubau der BFZ Wien Stadlau und die Errichtung von regionalen Ersatzarbeitsplätzen (EAP) mit georedundanter IT-Serverlandschaft geplant und teilweise umgesetzt. Die Fertigstellung der EAP-Spital für die BFZ-Villach erfolgte mit Dezember 2023. Die Vollenbetriebnahme der BFZ-Wien Stadlau hat im März 2024 stattgefunden.

ETCS – European Train Control System

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

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

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

Im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Überarbeitung des National Implementation Plan für ERTMS (European Rail Traffic Management System) für die Europäische Kommission im Juni 2024 wurde gemeinsam mit dem BMK eine Strategie für den Rückbau des derzeitigen nationalen Zugsicherungssystems PZB erarbeitet und an die Eisenbahnverkehrsunternehmen kommuniziert. Diese sieht einen Rückbau des Altsystems schrittweise beginnend mit 2032 und den weiteren Ausbau von ETCS anhand dieses Migrationsplans vor.

Digitalisierung in der ÖBB-Infrastruktur AG

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

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

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

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

Das Programm Digitaler Bahnbetrieb – Phase 1 (DBB) der ÖBB Infrastruktur AG umfasst fünf Projekte zur Optimierung der Zugsteuerung. Das Trassenkonstruktionssystem (TRAKSYS) entwickelt ein neues System zur präzisen Trassenkonstruktion. Die Digitalisierung der Zugvorbereitung (PORTHOS) modernisiert die Planung der Disposition von Zugvorbereitungsleistungen, reduziert manuelle Tätigkeiten und Medienbrüche. Die Digitalisierung betrieblicher Prozesse zielt darauf ab, den Bahnbetrieb durch moderne Technologien und systemische Unterstützung weiterzuentwickeln. Die Adaptive Zuglenkung (AZL) optimiert die Betriebsführung durch Geschwindigkeitsempfehlungen und automatisierte Konfliktlösungen. Das „Driver Operational Assistant System“ (infraDOAS) ist eine Visualisierungs-App für Triebfahrzeugführer:innen, um fahrtrelevante Informationen bereitzustellen. Diese Projekte zielen darauf ab, die Effizienz, Sicherheit und Pünktlichkeit im Bahnbetrieb zu steigern.

Die ÖBB-Infrastruktur AG evaluiert den Einsatz von Artificial Intelligence (AI) im Bahnbetrieb. Dabei werden sämtliche Anwendungsfälle von der Bestellung einer Trasse über deren Konstruktion und Planung bis hin zur Abwicklung der Zugfahrt betrachtet. Für den konkreten Fall der Verkehrslenkung wurde bereits ein erster Prototyp in Form eines Advisory-Systems für Fahrdienstleiter:innen entwickelt. Dieses unterstützt mithilfe von künstlicher Intelligenz bei Dispositionsentscheidungen und schätzt deren Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen ab.

Um eine Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG auf das Thema „Building Information Modeling“ (BIM). BIM ist eine objektorientierte, informationsbasierte Planungsmethode und verknüpft dreidimensionale Konstruktionen mit weiteren Informationen wie Produkteigenschaften, Kosten, Bauablauf, betreiberrelevante Details etc. So werden digitale Modelle „intelligent“. Seit 2016 arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG an der Weiterentwicklung und Integration von BIM in die Projektabwicklung. Erste Projekte werden seit 2018 mit BIM umgesetzt (z. B. Tunnelkette Granitztal). Da internationale Standards für BIM im Bereich Infrastruktur bislang noch fehlten, arbeitete die ÖBB-Infrastruktur AG in den letzten Jahren gemeinsam mit anderen Infrastrukturbetreibern aus der ganzen Welt aktiv bei der Standardentwicklung – dem sogenannten IFC-Rail-Projekt von buildingSMART International – mit. Dieser neue Standard IFC 4.3 wurde im Berichtsjahr (konkret im April 2024) als ISO-Norm 16739 herausgegeben. Sobald die Implementierung dieses Standards in die Softwareprodukte für die BIM-Methodik abgeschlossen ist, kann der Informations- und Datenaustausch beim digitalen Planen, Bauen und Betreiben von Infrastrukturprojekten endlich effizienter gestaltet werden. Die nötigen IT-Projekte zur Automatisierung des Datenflusses zwischen den Projektphasen Planung / Bau und der späteren Instandhaltung wurden Ende 2024 gestartet. Unabhängig von der Herausgabe der ISO 16739 wurde BIM mit 01.01.2024 als neuer Standard für komplexe Projekte ausgerollt. Das bedeutet, dass ab 01.01.2024 neu beauftragte, komplexe Projekte grundsätzlich mit BIM abgewickelt werden müssen.

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

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

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt	Investitionen 2024 in Mio. EUR	Voraussichtliche bzw. erfolgte Inbetriebnahme / Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten		
Bahnhof Arnoldstein ¹⁾	10,8	2024 / 2026
Bahnhof Bad Gastein	3,8	2025
Bahnhof Dorfgastein	0,6	2025
Bahnhof Fritzens-Wattens	9,9	2025
Haltestelle Furth-Göttweig	2,1	2024
Bahnhof Gramatneusiedl	32,3	2024
Bahnhof Himberg	8,0	2027
Haltestelle Judendorf-Straßengel	2,0	2025
Haltestelle Klaus in Vorarlberg	12,7	2025
Bahnhof Maria Anzbach	3,9	2025
Bahnhof Messendorf / Haltestelle Raaba	23,5	2026
Bahnhof Micheldorf	5,6	2025
Bahnhof Oberdrauburg	3,1	2024
Bahnhof Ried im Innkreis	4,3	2028
Bahnhof Tullnerbach-Pressbaum	8,7	2024
Villach Hbf	22,7	2026
Bahnhof Wartberg im Mürztal	5,4	2024
Haltestelle Wiener Neustadt Civitas Nova	6,8	2024
Bahnhof Wolfurt	7,5	2026
Haltestelle Wien Praterkai	1,8	2024
Parkdecks		
Fritzens-Wattens; Errichtung Parkdeck; Bau	1,7	2025
Großraum Wien		
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien) ²⁾	0,8	2016 / 2026
Ausbau Marchegger Ast ³⁾	21,4	2018 / 2024 / 2035
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	161,3	2030
Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn ⁴⁾	11,4	2036
Wien Meidling – Mödling; 4-gleisiger Ausbau ⁵⁾	2,7	2035
Weststrecke		
Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke ⁶⁾	18,4	2029
Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	113,0	2031
Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	3,7	2034
Flughafen Wien – Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	8,4	2034
Neumarkt-Köstendorf – Salzburg; Neubaustrecke	16,2	2042
Südstrecke		
Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie	9,0	2023
Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	9,3	2023 / 2026
Graz – Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gemäß Vertrag) inkl. Flughafenast	345,0	2025
Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	348,0	2030
Bruck a.d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	2,3	2030
Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke ⁷⁾	54,3	2026 / 2036
Pyhrn-Schober-Achse		
Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung	2,7	2023
Bischofshofen – Selzthal; Attraktivierung Ennstal	17,7	2030
Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2,9	2037
Tauernachse		
Maishofen-Saalbach – Leogang; Ski WM 2025	16,5	2024
Brennerachse		
Brenner-Basistunnel	312,5	2032
Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	33,7	2037
Arlbergachse		
Feldkirch – Buchs; Streckenausbau	12,7	2026
Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	8,8	2031
Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	3,1	2031

Programme	Lärmschutz	12,5
	Park & Ride	20,1
	Streckenelektrifizierungen	16,1
	Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	49,7
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	314,4
	Maßnahmen zur Kund:innenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	0,5
Reinvestitionen in das Schienennetz		790,0
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40))		1.019,8
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		3.936,1

¹⁾ Umbau erfolgt in mehreren Phasen: Herstellung Barrierefreiheit erfolgte 2024. Gesamtfertigstellung der Bahnhofsmernisierung erfolgt 2026.

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

³⁾ Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße – Wien Aspern). Die Inbetriebnahme des Vollausbau im Bereich Stadlau bis Marchegg erfolgte 2024 und die Inbetriebnahme des Vollausbau im Bereich Marchegg bis Staatsgrenze erfolgt bis 2035.

⁴⁾ Teilinbetriebnahmen für 2028 und 2031 geplant.

⁵⁾ Streckenabschnitt Meidling bis Liesing Teilinbetriebnahme 2033.

⁶⁾ Inbetriebnahme des Streckenausbaus Wien Süßenbrunn – Gänserndorf inkl. Bahnhofsumbauten erfolgt bis 2026.

A.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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.

A.4. Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen

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

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

B.1. Voraussichtliche Entwicklung

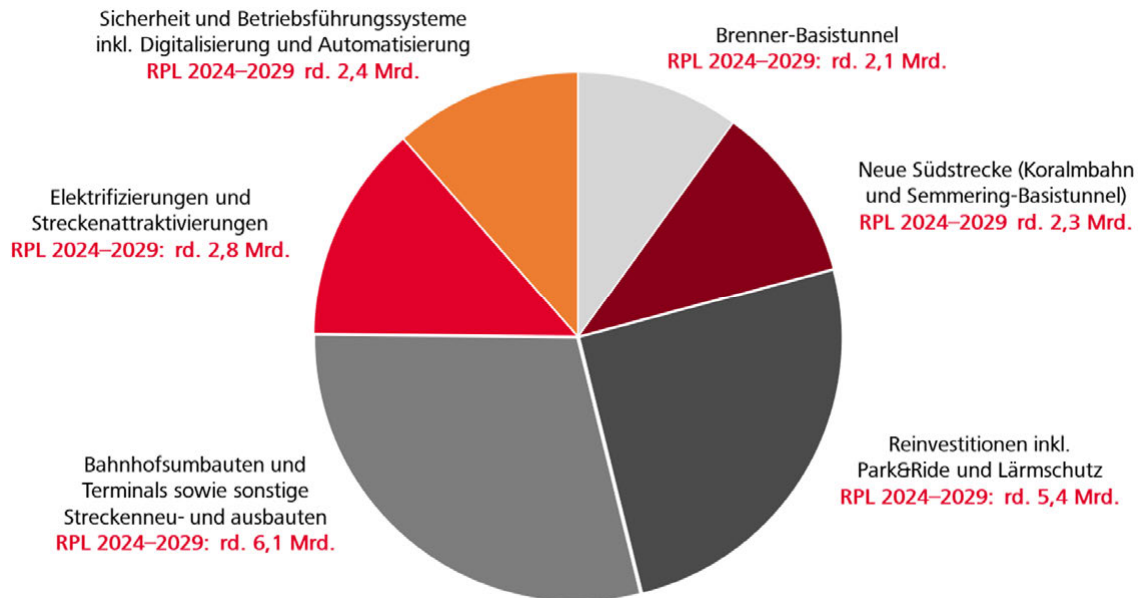
Rahmenplan 2024 bis 2029

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

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

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

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



Zielnetz

Die ÖBB-InfrastrukturAG war im Geschäftsjahr 2024 maßgeblich an der Fertigstellung des Fachentwurfs für das Zielnetz 2040 (Federführung BMK) beteiligt. Das Zielnetz 2040 legt einen grundlegenden Plan für den Ausbau der heimischen Bahninfrastruktur in den kommenden fünfzehn bis zwanzig Jahren dar. Dabei handelt es sich beim Zielnetz 2040 noch nicht um eine konkrete Planung und Finanzierung einzelner Projekte, wie sie im Rahmenplan verankert werden, sondern um eine strategische Leitlinie für die über den Rahmenplan hinausgehende längerfristige Entwicklung des Bahnnetzes. Im Jahr 2024 wurde der Fachentwurf abgeschlossen, öffentlich präsentiert und seitens des BMK einem öffentlichen Stellungnahmeprozess zugeführt. Der Fachentwurf für das Zielnetz 2040 und ergänzende Unterlagen wie der umfangreiche Methodenbericht zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse sind auf der Webseite des BMK veröffentlicht.

Auf Basis von vorgelagerten Analysen wurden im Zuge des Erarbeitungsprozesses des Zielnetz 2040 über 100 Projektideen identifiziert. Die Aussichtsreichsten davon wurden im Einvernehmen mit relevanten Stakeholdern, unter anderem den Bundesländern und Verkehrsverbänden, in sogenannte Module geclustert und im Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse bewertet. Am Ende wurden 67 Projekte in 25 Modulen auf Basis der Bewertungsergebnisse ausgewählt, die nun Teil des Fachentwurfs sind. Zu jedem der Module wurden Fahrplankonzepte erstellt, Simulationen über die Wirksamkeit mithilfe eines Verkehrsmodells durchgeführt und Analysen zur grundsätzlichen technischen Machbarkeit sowie Grobkostenschätzungen durchgeführt. Berücksichtigung fanden dabei insbesondere der Ausbau der internationalen Verbindungen genauso wie des Regionalverkehrs, aber auch Projekte zur Stärkung des Schienengüterverkehrs, der Ausweitung des Taktfahrplans sowie der besseren Vernetzung in Ballungsräumen.

Das Zielnetz 2040 wird getragen von der Vision, dass im Jahr 2040 auf dem heimischen Bahnnetz insgesamt rd. 255,0 Mio. Zugkilometer im Jahr gefahren werden können. Das entspricht dem eineinhalbfachen Niveau der heutigen Verkehrsleistung.

Der nun vorliegende Fachentwurf für das Zielnetz 2040 ist das Ergebnis eines intensiven Prozesses. Er umfasst Maßnahmen im Umfang von insgesamt rd. 26,0 Mrd EUR zu heutigen Preisen. Davon sind im aktuellen Rahmenplan 2024-2029 allerdings bereits Projekte im Umfang von rd. 4,0 Mrd. EUR abgebildet.

Der Ausbau des Bahnnetzes ist auch mit dem Horizont 2040 in Österreich nicht abgeschlossen. Neben den Projekten im Zielnetz 2040 gibt es eine Reihe von weiteren Strecken, die langfristig ausgebaut werden können. Manche davon wurden auch im Zielnetz-Prozess bereits untersucht, wobei bei diesen Maßnahmen eine erneute Betrachtung für einen Horizont nach 2040 empfohlen wurde.

Digitalisierung

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

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

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

Das projektübergreifende Programm Digitaler Bahnbetrieb – Phase 1 (DBB) der ÖBB-Infrastruktur AG wird 2025 fortgesetzt und bündelt die Projekte „Trassenkonstruktionssystem“, „Digitalisierung der Zugvorbereitung“, „Digitalisierung betriebliche Prozesse“, „Adaptive Zuglenkung“ und „Driver Operational Assistant System“.

Das Programm DBB verfolgt mit diesen fünf Vorhaben die folgenden übergeordneten Digitalisierungsziele:

- Digitalisierung betrieblicher Prozesse kompensiert Pensionswelle und sorgt für gleiche bzw. höhere Qualität
- Reduktion von Energie- und Papierbedarf
- Ausbau des Angebots und attraktivere, öffentliche Verkehrsmittel
- Steigerung der betrieblichen Sicherheit durch digitalere Prozesse = weniger Fehlerpotenzial und aktuellere Information für Mitarbeiter:innen
- Umsetzung nationales und EU-Recht
- Abbau von Medienbrüchen, dadurch zukünftig eine zentrale Informationsquelle mit einfachem Überblick für Triebfahrzeugführer:innen

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

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

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

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

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

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

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

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.

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.

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.

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

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

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

Strategie

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

Operativer Betrieb

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen und Programmen begegnet. So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenhinweiskarte). Neben anderen wetterinduzierten Risiken stellt Hochwasser eine bedeutende Naturgefahr für die Schienenverkehrsinfrastruktur in Österreich dar. Um den Risiken von Hochwasser zu begegnen, wurden bereits zahlreiche Vorsorgemaßnahmen getroffen, die kontinuierlich überprüft und weiter ausgebaut werden – so auch im Kontext des außergewöhnlichen Hochwasserereignisses im September 2024, das einen hohen Schaden verursachte. Umfassende Analysen und daraus abgeleitete Erkenntnisse werden in weitere kurz- / mittel- und langfristige mögliche Risikomitigationsmaßnahmen einfließen. Niederschlagsmengen haben auf die Eigenerzeugung von Bahnstrom mitunter hohen Einfluss – durch ein Trockenjahr kann sich zwischen der Eigenerzeugungsprognose und der tatsächlichen Erzeugung eine nicht unerhebliche Differenz ergeben. Dadurch müssen Minderungen auf dem Markt gedeckt werden, wobei bei einem Trockenjahr tendenziell auch mit höheren Preisen zu rechnen ist – die Energiepreisentwicklungen und Volatilitäten des Jahres 2022 haben gezeigt, dass ein Risikoeintritt mit entsprechend hohen Auswirkungen verbunden sein könnte. Diesem Risiko begegnet man u. a. durch Speicheroptimierung und einer rollierenden Beschaffungsstrategie, um die Auswirkungen im Falle des Risikoeintritts möglichst gering zu halten. Im Zuge der durchgeführten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurden abseits der üblichen jährlichen Niederschlagsvolatilitäten auf lange Sicht keine erheblichen Klimarisiken für die Eigenerzeugung von Bahnstrom identifiziert. Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices und der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Standorte. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallsicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliches Ausfallskonzept für Schlüsselemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kund:inneninformationssysteme Teil der Betriebsführungsstrategie. Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen zu vermindern, werden als Maßnahme regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB Mitarbeiter:innen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Um auf die Auswirkungen eines Blackouts infrastrukturseitig besser vorbereitet zu sein, wurden einerseits spezifische Störfallkonzepte im Betriebs- und Energiebereich erstellt, andererseits Blackout-Krisenstabsübungen durchgeführt. Analog dazu wurden auch eine Cyberangriff-Krisenstabsübung durchgeführt. Zweck der Krisenstabsübung ist es, Abläufe zu simulieren und etwaige Schwachstellen aufzuzeigen. Ein konzernübergreifendes Projekt zur Blackout-Vorsorge unter der Federführung der ÖBB-Infrastruktur AG wurde bereits 2022 initiiert bzw. umgesetzt. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft. So wurden aufgrund der Unsicherheiten in Bezug auf russische Gaslieferungen bzw. auf ukrainische Gasdurchleitungen unter Federführung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns ein stufenweiser Notfallplan entwickelt (in Hinblick auf einen Gaslieferstopp bzw. einen Energielenkungsfall) und im Oktober 2022 konzernweit in Kraft gesetzt. Zielsetzung ist, dass bei Bedarf durch zielgerichtete Maßnahmen der Bahnverkehr auch mit reduzierter Energieverfügbarkeit aufrechterhalten werden kann.

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch diverse geopolitisch getriebene Unsicherheiten in Bezug auf Konjunkturerwicklung und die damit verbundenen Transportmengen im Güterverkehr (höhere Energiepreise bedeuten einen Rückgang der industriellen Produktion), durch steigenden Wettbewerb, durch verschärften Kostendruck (durch hohe bzw. volatile Strompreise) und durch Verfahren in Bezug auf Infrastrukturbenützungsentgelte, Stationsentgelte bzw. Bahnstromnetzentgelte. Risiken betreffend Infrastrukturbenützungsentgelte, Stationsentgelte und Bahnstromnetzentgelte versucht man mit einer marktweiten Bereinigung der schon Jahre dauernden Verfahren zu begegnen. Ziel ist es, damit Rechtsfrieden zu erzielen bzw. die Rechtssicherheit zu erhöhen. Dafür wurden Verhandlungen mit den betroffenen EVUs unter Einbindung der Regulierungsbehörde (Schienen-Control-Kommission) geführt.

Unsicherheiten gibt es auch bezüglich der Auswirkungen von sanierungsbedingten Streckensperren im Schienennetz der Deutschen Bahn, da vor allem die Auswirkungen auf die grenzüberschreitenden Verkehre derzeit noch nicht vollumfänglich abgeschätzt werden können.

Die Beobachtung und Analyse des Kund:innenverhaltens sowie eine gezielte Anpassung des Angebots mindern diese Risiken ebenso wie rollierende Energiebeschaffung, um Kund:innen wettbewerbsfähige Preise bieten zu können. Durch diese Maßnahme wird auch die Chance erhöht, neue Kund:innen zu gewinnen und das Marktpotenzial bestehender Kund:innen weiter auszuschöpfen.

Personal, Führung und Organisation

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

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

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

Finanzen / Rechnungswesen

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

Recht und Haftung

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

Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben einerseits zu erhöhten Systemkosten führen. Das gilt sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können. Andererseits können Verstöße gegen spezifische Rechtsvorschriften auch zu nicht unerheblichen Strafzahlungen führen – z. B. sieht REMIT II (Regulation on Wholesale Energy Market Integrity and Transparency), die am 07.05.2024 in Kraft getreten ist, u. a. Verschärfungen bei Sanktionen für Verstöße vor [mögliche Bußgelder: bis zu 5 Mio. EUR für natürliche Personen und mind. 15 % des jährlichen Gesamtumsatzes für juristische Personen]). Dementsprechend werden spezifische Schulungen für spezifische Zielgruppen in den Fachbereichen abgehalten und auch interne Kontrollsysteme regelmäßig aktualisiert.

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

Einkauf und Beschaffung

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

Mögliche Auswirkungen der geopolitischen Spannungen auf die Verfügbarkeit von Bauprodukten bzw. -komponenten werden laufend evaluiert und bestmöglich antizipiert, um z. B. eventuell auftretende terminliche und finanzielle Konsequenzen auf Bauprojekte frühzeitig zu bewerten und bestmöglich zu kompensieren. Preissteigerungen auf den Energiemärkten werden mitunter erst zeitverzögert auf andere Preisindizes einwirken, sodass Risiken für planabweichende Preisvalorisierungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung.

Komplexe Infrastrukturprojekte werden einem laufenden Risikomanagement unterzogen, welches u. a. monetäre Risikovorsorgen zur Abdeckung etwaiger Mehrkosten vorsieht und in die Aktualisierung der Kostenprognosen einfließt. In der Projektumsetzung können sich Umstände ergeben, bei denen seitens der Lieferanten (Baufirmen, Planer, etc.) im Laufe des Baufortschrittes entstandene Mehrkosten eingefordert werden. Diese Mehrkostenforderungen werden durch interne Fachexperten, bei komplexen Sachverhalten auch unter Beiziehung externer Gutachter, dem Grunde und der Höhe nach beurteilt und entsprechend als Verbindlichkeit, Rückstellung oder Eventualverbindlichkeit in den Büchern erfasst.

Informationsverarbeitung

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

Tochtergesellschaften und Beteiligungen

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

Klimarisiken / ESG

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

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

Die im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelten ESG-Chancen und -Risiken, die aufgrund der systematischen Unterschiede (z. B. unterschiedliche Zeithorizonte, Bewertungsmethoden, etc.) bislang noch keinen Eingang in das Risikoinventar des Unternehmensrisikomanagements fanden, wurden 2024 in einem strukturierten Prozess hinsichtlich einer möglichen Überführung ins „Enterprise Risk Management“ (ERM) evaluiert. Durch Zusammenarbeit mit der Nachhaltigkeitsabteilung und Rücksprache mit diversen Fachbereichen wurde untersucht, inwiefern die ESG-Chancen bzw. -Risiken im Kontext der sogenannten „Nettobewertung“ (Risiken unter Berücksichtigung bereits umgesetzter Maßnahmen) als relevant eingeschätzt und somit in das ERM-System integriert werden sollen – sofern sie nicht ohnehin schon im Bestandsinventar des ERM abgebildet waren.

Weiters wurde im ERM-System des ÖBB Konzerns ein neues Risikofeld „ESG“ etabliert und sämtliche Bestandschancen / -risiken mit ESG-Bezug diesem zugeordnet. Darüber hinaus wurde in der ÖBB Holding AG beim bestehenden ERM-Toolanbieter die Freischaltung eines speziellen ESG Risk Management Moduls beauftragt, sodass im Jahr 2025 eine integrierte Softwarelösung zur Verfügung stehen wird.

Zudem wurde für zukünftige weitere Integrationsschritte von ESG-Chancen und -Risiken ins ERM eine Grobkonzeption erarbeitet, die es im Jahr 2025 konzernweit abzustimmen gilt.

B.3. Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs- und Rohstoffpreissrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen. Derivative Finanzinstrumente werden im Einklang mit den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften bewertet.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

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

Zinsänderungsrisiko

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

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente für das Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften. Derzeit bestehen keine derartigen Derivate.

Währungsrisiko

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

Im Jahr 2023 wurden im ÖBB Infrastruktur-Konzern nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Devisentermingeschäfte) mit einem Nominale von rd. 4,8 Mio. EUR (rd. 5,5 Mio. USD) abgeschlossen, um Währungsrisiken abzusichern. Das Derivat besteht im Berichtsjahr unverändert.

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.

Rohstoffrisiko

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

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

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

C. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Ende 2020 hat die Kommission der Europäischen Union (EU) die neue Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität veröffentlicht. Die Strategie ist Teil des Europäischen Green Deals und zielt auf ein Verkehrssystem ab, welches die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % verringert. In diesem Zusammenhang hat das System Bahn als wesentlicher Enabler große Bedeutung. Damit einher geht eine zuverlässig verfügbare Bahninfrastruktur. Damit dies nicht nur im Hier und Jetzt der Fall ist, nimmt die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur mit Blick auf zukünftige Herausforderungen in der ÖBB-Infrastruktur AG eine bedeutende Rolle ein. Dabei bekennt sie sich zu bedarfsorientierten F&E-Tätigkeiten, welche eine Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Resilienz des Systems Bahninfrastruktur bewirken und einen positiven Beitrag zu Klimaschutz leisten.

Im Juni 2024 wurde die neue Forschungsstrategie #INFRA.F&E_fit30 als Funktionalstrategie mit Gültigkeit für die gesamte ÖBB-Infrastruktur AG verabschiedet. Diese definiert den strategischen Rahmen für F&E-Projekte und F&E-Initiativen mit einer Perspektive von 2024 bis 2030. Der Fokus liegt dabei auf den Tophemen zur Absicherung der mittel- bis langfristigen Unternehmensziele entlang der Dimensionen Kapazität, Produktivität, Qualität und CO₂-Neutralität. Sie sorgt aber auch für einen strategiegeleiteten, effizienten Einsatz der F&E-Ressourcen und stellt damit eine strategiegeleitete F&E der ÖBB-Infrastruktur AG sicher. Damit dient sie auch zur Priorisierung und zur Ordnung des F&E-Portfolios. Die zentralen Elemente von #INFRA.F&E_fit30 bilden drei strategische F&E-Ziele sowie sechs wirkungsvolle, strategische F&E-Stoßrichtungen. Diese spannen den Rahmen für konkrete F&E-Initiativen und -Projekte.

Mit den strategischen F&E-Stoßrichtungen wird durch Verknüpfung mit dem jeweils erforderlichen Lösungsraum auch deutlich herausgestellt, dass man in Europa mitgestalten will. Und zwar überall dort, wo Harmonisierung und TSI nationalstaatliche Lösungen nicht zulassen.

Mit diesem Fokus erfolgt auch die Mitwirkung der ÖBB-Infrastruktur AG an der europäischen Bahnforschungsinitiative „Europe's Rail Joint Undertaking“ (ERJU), welche 2023 operativ mit dem Start diverser Projekte begonnen hat. Das ERJU setzt mit einem Projektvolumen von rd. 1,2 Mrd. EUR bis 2031 und der Zusammenarbeit von 25 europäischen Partner:innen aus den Bereichen Bahnen, Industrie und Forschung einen wichtigen und europäisch abgestimmten Schritt in Richtung Weiterentwicklung des Systems Bahn und zur Schaffung einer integrierten und interoperablen europäischen Gesamtlösung. Die ÖBB-Infrastruktur AG war auch 2024 an vier großvolumigen Projekten als aktive Partnerin beteiligt: KI-basiertes Traffic Management System (TMS) mit Fokus auf Konflikterkennung und -auflösung in Echtzeit, ETCS Full Moving Block mit Fokus auf Zug zentrierter Logik, Automatisierung Vershub sowie Cost-efficient wayside Assets.

National war wie schon in den Jahren zuvor die Top-Initiative „Rail4Future – Resilient Digital Railway Systems to enhance Performance“ der Schwerpunkt. Umgesetzt mit Fördermitteln des COMET-Projekte-Programms der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) startete dieses F&E-Vorhaben offiziell im April 2021 und setzte sich zum Ziel, Automatisierung und Digitalisierung im Zusammenhang mit der Errichtung und Betriebsführung der Infrastrukturkomponenten Schiene und Weiche sowie Brücke und Tunnel voranzutreiben. Im Herbst 2024 erfolgte nun der Projektabschluss. In diesem Zusammenhang wurden im Rahmen eines gemeinsamen Abschlussmeetings der in Summe 27 Partner aus Forschung, Industrie und Bahninfrastruktur die Highlights sichtbar gemacht. Dabei konnte ein inhaltlicher Bogen beginnend mit ersten Large-Scale-Simulationen in einem DigiTwin-Environment über Materialmodelle zum Verschleiß von Oberbau und Weiche, der zerstörungsfreien Messung von Schienenspannungen bis hin zu neuen bruchmechanischen Ansätzen zur Nachweisführung von in die Jahre gekommenen Stahlbrücken und holistischen Nachweiskonzepten für Tunnelschalen gespannt werden.

Begleitend zur Erarbeitung der F&E-Strategie #INFRA.F&E_fit30 wurden 2024 auch die F&E-Prozesse überarbeitet und im Frühjahr 2024 im Integrierten Managementsystem der ÖBB-Infrastruktur AG für alle Mitarbeiter:innen barrierefrei zugänglich gemacht. Mit der Verfahrensanweisung „VA F&E-Board“ sind alle Prozessschritte von der Einmeldung von Ideen, Konzepten oder auch Bedarfen für Vorhaben, die Instrumente der Forschung für deren Beantwortung benötigen, bis zu deren Freigabe durch das F&E-Board der ÖBB-Infrastruktur AG zur weiteren Bearbeitung geregelt. Die Verfahrensanweisung „VA F&E-Projekte umsetzen“ ist als Projektmanagement-Handbuch konzipiert, regelt die standardisierte Abwicklung von F&E-Projekten der ÖBB-Infrastruktur AG und definiert dazu auch klar alle Verantwortlichkeiten.

Die F&E-Aktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG werden unterstützt durch nationale und europäische Forschungsprogramme. Mit BMK und FFG ist in diesem Zusammenhang eine enge Zusammenarbeit etabliert.

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

Mit Stichtag 31.12.2024 befanden sich in der ÖBB-Infrastruktur AG 56 teilweise zusammenhängende und übergreifende F&E-Projekte in Bearbeitung. Darin enthalten sind auch jene Einzelprojekte, die im Rahmen der Forschungsinitiativen Verkehrsinfrastrukturforschung VIF, ERJU, Shift2Rail, TARO und Rail4Future verfolgt werden.

Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 38,8 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2031 ohne Abzug von Förderungen).

Auszug aktueller Projekte

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

Komponenten und Materialien

Isolierstöße haben in der Gleisfreimeldeanlage eine große Bedeutung. Sie sorgen dafür, dass diese Anlagen zuverlässig und störungsfrei funktionieren. Defekte Isolierstöße können zu fälschlich ausgelösten Rotausleuchtungen führen, die den Bahnbetrieb behindern und den Ablauf erheblich verzögern. Das Forschungsprojekt „Keramischer Isolierstoß“ hat sich die Verbesserung der Isolierstoßperformance zum Ziel gesetzt. Dafür wird an mehreren Schrauben gedreht. Ein möglicher Ansatzpunkt ist die Verbesserung der Isolierzwischenlage. Hierfür werden großteils Kunststoffe verwendet. Sie erbringen jedoch unter Dauerbelastung nicht die Leistung, die benötigt wird. Dies kann zu Ausbrüchen und Überwalzungen führen. Die Verwendung von Zwischenlagen als Sandwichstruktur mit abwechselnd Keramik und Glasfasergewebe soll hier Abhilfe schaffen. Ein Prototyp eines Isolierstoßes dieser neuartigen Sandwichstruktur wurde bereits angefertigt und im Frühjahr 2024 zu Testzwecken eingebaut.

Klimaresilienz und Energieeffizienz

Die Beurteilung langfristiger Klimatrends auf wissenschaftlicher Basis zur Bewertung von Extremwetterereignissen an kritisch exponierten Streckenabschnitten und Infrastrukturen sowie die Abschätzung der Potenziale zur Erzeugung erneuerbarer Energiequellen sind die Ziele von „KlimZug“. Das Projekt testet den Einsatz neuartiger und innovativer Sensorik, um die Prognosequalität von Extremwetterzenarien zu verbessern. Dazu wird die Zahl der ÖBB Messstationen, die mit autarken Messkonzepten für einen möglichen Einsatz in schwer zugänglichem Gelände beziehungsweise ohne vorhandene Strominfrastruktur ausgestattet sind, erhöht. Auch an der Weiterentwicklung des ÖBB Wetterwarnsystems wurde gearbeitet. Hierzu zählen Analysen und Vorhersagen des Waldbrand- und Überflutungsrisikos entlang ausgewählter Bahnstrecken. Beide Modelle wurden entwickelt, mit historischen Daten validiert, implementiert und sind bereits seit 2022 als Prototypen im Einsatz. Die Entwicklung eines innovativen KI-basierten Kurzzeitprognosemodells befindet sich aktuell in der finalen Phase. Im Themenblock der langfristigen Prognosen liegt der Fokus des Projekts darauf, mithilfe des Trackings monatlicher und saisonaler Veränderungen der Einstrahlungs- und Windverhältnisse in Regionen geplanter ÖBB Assets Investitionsentscheidungen zu unterstützen.

Zugvorbereitung und Vershub

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

Das Berufsbild Verschieber:in ist nicht nur vielfältig, sondern umfasst oftmals auch potenziell gefährliche Tätigkeiten. Rollende Waggons, raue Wetterbedingungen und Schichtarbeit sind Faktoren, welche die Arbeit im Vershub erschweren und ein hohes Risiko von Arbeitsunfällen mit sich bringen. Ansätze zur Automatisierung des Verschubs sind vielfältig und ein großer Bestandteil des europäischen Projekts „TRANS4M-R“. Dieses beschäftigt sich mit der Realisierung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und den zugehörigen Train-Functions. Allerdings werden noch Jahre vergehen, bis die Ergebnisse im Betrieb flächendeckend realisiert werden können. Ein weiteres Projekt, das sich mit der Automatisierung des Verschubs beschäftigt, ist „TopDrone“. Es wird untersucht, inwieweit Drohnen Spitzenverschieber:innen substituieren können. Das 2023 gestartete Projekt behandelt die Fragestellungen, ob und wie Drohnen im Normalbetrieb des Verschubs eingesetzt werden können. Im Rahmen verschiedener Use-Cases wird erforscht, welchen Mehrwert man dadurch generieren könnte, ohne zusätzlichen Arbeitsaufwand für Vershubmitarbeiter:innen zu schaffen. Vereinfachte Kontrolle von Fahrzeugen und Beobachtung der Vershubwege sind die wesentlichsten Arbeitsschritte, bei denen eine Drohne potenzielle Unterstützung leisten kann.

Condition-based und Predictive Maintenance

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

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

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

Weichen gehören zu den kritischsten Systemen in der Eisenbahninfrastruktur, da ihre Fehlfunktion eine Vielzahl von kostspieligen Verspätungen oder sogar Zugausfällen verursacht. Um dies zu vermeiden, liegt der Schwerpunkt auf ihrer Zustandsüberwachung und darauf aufbauend auf ihrer zustandsorientierten Instandhaltung. Bei Überschreitung kritischer Grenzwerte wird automatisch eine Instandhaltungsmaßnahme empfohlen. Die ÖBB-Infrastruktur AG entwickelt zusammen mit Industriepartnern „intelligente“ Messmuttern, sogenannte E-Bolts® und „intelligente“ Messschrauben, sogenannte e-Bolts®-b, zur automatischen und elektronischen Überwachung des Vorspannkraftzustandes von Schraubverbindungen an Weichenherzstücken. Derzeit erfolgt die Kontrolle der Vorspannkraft indirekt durch eine manuelle Messung des Anzugmoments, die alle sechs Monate im Stillstand durchgeführt wird. E-Bolts® bieten die Möglichkeit, dieses Verfahren durch eine automatische und genauere Messung der tatsächlichen Vorspannkraft während des Bahnbetriebs zu ersetzen – über einen längeren Zeitraum hinweg. Die Muttern werden bereits bei einem Versuch in Fürnitz getestet.

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

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

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

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

Zielsetzung

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

Organisation und Umsetzung

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

Sicherstellung der Wirksamkeit

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

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

E. Nichtfinanzielle Erklärung

E.1. Allgemeine Informationen

ESRS 2 – Allgemeine Angaben

ESRS 2 BP-1 Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nichtfinanziellen Erklärung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein im Sinne des NaDiVeG (Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz) berichtspflichtiges Unternehmen. Gemäß § 267a UGB (Konzernabschluss) sowie gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20 / 2017 – NaDiVeG – ergänzt diese konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung daher den Lagebericht des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die Offenlegung der Nichtfinanziellen Erklärung der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt unter Berücksichtigung der ESRS-Standards (European Sustainability Reporting Standards). Die Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB wird als Teil des Konzernlageberichts gemäß § 267a UGB jährlich erstellt und veröffentlicht. Der Konsolidierungskreis der Nichtfinanziellen Erklärung entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Infrastruktur AG. Relevante Angaben im Konzernlagebericht für den Einzelabschluss werden als „davon“-Angabe gesondert dargestellt. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2024, die Vorjahreszahlen 2023 werden zu Vergleichszwecken angeführt.

Informationen zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und deren Berücksichtigung wird in den einzelnen Kapiteln ausgewiesen. Grundsätzlich nimmt die ÖBB-Infrastruktur AG die Übergangsbestimmung lt. ESRS 1 Abschnitt 10.2 Übergangsbestimmung in Bezug auf Kapitel 5 „Wertschöpfungskette“ in Anspruch und wird die bereitgestellten Informationen schrittweise nach Datenverfügbarkeit erweitern.

Die ÖBB-Infrastruktur AG macht nicht von der Möglichkeit Gebrauch, bestimmte Informationen, die sich aus ESRS 1 Abschnitt 7.7 „Klassifizierte und vertrauliche Informationen über geistiges Eigentum, Know-how oder Ergebnisse von Innovationen“ ergeben, auszulassen.

In der Nichtfinanziellen Erklärung werden in den folgenden Kapiteln allgemeine Angaben zu Grundlagen und Rahmenbedingungen der Nichtfinanziellen Erklärung sowie Informationen zu Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen gemäß den Anforderungen der ESRS bereitgestellt.

ESRS 2 BP-2 Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Konkrete Umstände gemäß ESRS-Anforderung	Angaben zu konkreten Umständen
Zeithorizonte	Die Zeithorizonte für die Nichtfinanzielle Erklärung wurden in Übereinstimmung mit den ESRS-Standards vorgenommen und wie folgt definiert: <ul style="list-style-type: none"> – Kurzfristig: Berichtszeitraum des Abschlusses – Mittelfristig: vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu fünf Jahren – Langfristig: mehr als 5 Jahre
Schätzungen zur Wertschöpfungskette	Schätzungen bei Kennzahlen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette betreffen folgende Themen und werden an entsprechender Stelle gemäß den Anforderungen näher erläutert: <ul style="list-style-type: none"> – E1 Klimawandel – E5 Kreislaufwirtschaft
Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten	Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten betreffen folgende Themen und werden an entsprechender Stelle gemäß den Anforderungen näher erläutert: <ul style="list-style-type: none"> – E1 Klimawandel – E5 Kreislaufwirtschaft
Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen	Nachhaltigkeitsinformationen werden erstmalig im Zuge der Nichtfinanziellen Erklärung entsprechend den Anforderungen der ESRS offengelegt (bis zum Bericht 2023 erfolgten die Angaben in Übereinstimmung mit den GRI-Standards). Aufgrund dessen haben sich die Berichtsstruktur und -darstellung sowie die Inhalte zum Vorjahr verändert. Nach Möglichkeit werden Vorjahreswerte inkl. deren Veränderungen zum aktuellen Berichtsjahr entsprechend der Anforderungen der ESRS ausgewiesen.
Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen	Die Korrektur wesentlicher fehlerhafter Informationen aus dem Vorjahr wurde bei folgenden Themen vorgenommen und an entsprechender Stelle gemäß den Anforderungen näher erläutert: <ul style="list-style-type: none"> – E1 Klimawandel
Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung	Es werden keine Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung angegeben.
Aufnahme von Verweisen	Die Nichtfinanzielle Erklärung ist Teil des Lageberichts des Geschäftsberichts der ÖBB-Infrastruktur AG. Alle Informationen zu ESRS-Anforderungen sind in der Nichtfinanziellen Erklärung enthalten.
Stufenweise Angabepflicht	Der ÖBB Infrastruktur-Konzern überschreitet die durchschnittliche Zahl von 750 Beschäftigten zum Bilanzstichtag 31.12.2024 und nimmt daher die stufenweise Angabepflicht gemäß ESRS 1 Anlage C nicht in Anspruch.

ESRS 2 GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Die ÖBB Infrastruktur AG ist für die strategische Steuerung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zuständig. Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht im Jahr 2024 aus drei Personen, die in ihrer Rolle mit der gebotenen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit eine ordnungsgemäße Geschäftsführung sicherstellen.

Mag.^a Silvia Angelo begann ihre Karriere als Mitarbeiterin und stellvertretende Abteilungsleiterin im Bundesministerium für Soziales, Arbeit und Gesundheit. Ihre anschließenden Tätigkeiten in Brüssel, darunter als Leiterin des ÖGB-Büros, ermöglichten es ihr, wertvolle internationale Erfahrungen zu sammeln. In den Folgejahren erweiterte sie ihre Kompetenzen als Bereichsleiterin Wirtschaft bei der Arbeiterkammer Wien, als Klubsekretärin der SPÖ für Budget, Finanzen und Wirtschaft im Parlament Wien sowie später als Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik der Arbeiterkammer Wien. Seit 2017 ist sie für das Ressort Finanzen, Services, Immobilien verantwortlich. Durch ihre externen Funktionen, beispielsweise als Generalrätin der Österreichischen Nationalbank (OeNB), bringt sie zusätzliche Expertise in ihre Position als Vorstandsmitglied der ÖBB-Infrastruktur AG ein.

DIⁱⁿ Judith Engel, MBA, MSc, MSc startete ihre berufliche Laufbahn in einem Zivilingenieurbüro als Planerin im Bereich Eisenbahn- und Straßenbau. In den Folgejahren konnte sie durch die Position als Projektleiterin des Wiener Hauptbahnhofs, als Bereichsleiterin für Planung, Bau und Bestandsmanagement bei der Flughafen Wien AG und Leiterin des Rahmenbauprogramms der Wiener Kliniken für den Wiener Gesundheitsverbund sowie Leiterin Sektion IV „Verkehr, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ fundierte Kenntnisse und Fachwissen aufbauen. Zusätzlich bringt sie Erfahrung aus ihrer Tätigkeit in verschiedenen Aufsichtsräten und ehrenamtlichen Vorstandspositionen, beispielsweise als Vorstandsmitglied für die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft und der Österreichischen Bautechnik Vereinigung, mit. Seit 2022 ist sie Vorstandsmitglied der ÖBB-Infrastruktur AG und leitet das Ressort Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung.

DI Dr. Johann Pluy begann seine berufliche Laufbahn als Programmierer bei der Kapsch AG. Nach seiner Assistenz Tätigkeit an der Technischen Universität Wien erwarb er umfassende praktische Erfahrungen – zunächst als Sachbearbeiter und später als Leiter der Abteilung Energiemarketing, Vertrieb und Trading bei den Österreichischen Bundesbahnen. Anschließend übernahm er zunächst die Leitung der Energiewirtschaft, bevor er 2006 zur Geschäftsbereichsleitung Kraftwerke aufstieg. In seiner anschließenden Rolle als Geschäftsführer der ÖBB-Business Competence Center GmbH baute er sein Fachwissen und seine Kompetenzen weiter aus. Seit 2019 ist er Vorstandsmitglied der ÖBB Infrastruktur AG und verantwortet das Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung. Seit 2022 ist er Präsident der Infrastructure Manager Coalition der CER (Verband der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften).

Entsprechend ihrer Erfahrungen gliedern sich Geschäftsverteilung und Zuständigkeiten in nachfolgende Ressorts und Aufsichtsratsmandate.

Silvia Angelo	Judith Engel	Johann Pluy
Ressort Finanzen, Services, Immobilien	Ressort Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung	Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung
Compliance Konzernrevision		
Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG		

Die Struktur, Aufgaben und Besetzung der Verwaltungs-, Lenkungs- und Aufsichtsorgane der ÖBB-Infrastruktur AG setzt sich folgendermaßen zusammen:

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Aufgaben	Besetzung
Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG	<ul style="list-style-type: none"> – Leitung des jeweiligen Vorstandsressorts und Information von wesentlichen Vorkommnissen an weitere Vorstandsmitglieder – Regelmäßige Berichterstattung an Aufsichtsrat – Genehmigung bestimmter Geschäftsfälle der ÖBB-Infrastruktur AG oder Konzernunternehmen 	Bestehend aus drei Personen (davon zwei weiblich)
Aufsichtsrat	<p>Grundlage der Tätigkeiten bilden das Aktiengesetz, die Satzung und Geschäftsordnung des Aufsichtsrates sowie der Bundes Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK) und umfasst folgende Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Überwachung der Geschäftsführung – Bestimmung über Verteilung der Geschäfte 	<p>Bestehend aus neun Mitgliedern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – sechs von der Hauptversammlung gewählte Kapitalvertreter:innen (davon vier weiblich) – drei gemäß § 110 ArbVG entsandten Belegschaftsvertreter:innen (davon eine weiblich)
Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> – Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrates sowie Überwachung der Ausführung der Beschlüsse – Überprüfung der Finanzberichte sowie der Nichtfinanziellen Erklärung gemäß gesetzlichen Anforderungen – Überwachung des Risikomanagements und Sicherstellung der Setzung von angemessenen Maßnahmen zur Risikominimierung – Sicherstellung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems 	<p>Bestehend aus sechs Mitgliedern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vier von den Kapitalvertreter:innen gewählten Mitgliedern (davon zwei weiblich) sowie – zwei gemäß § 110 ArbVG zu entsendenden Mitgliedern der betrieblichen Arbeitnehmer:innenvertretung (davon eine weiblich)

Die Zusammensetzung und Diversität der Mitglieder der Verwaltungs-, Lenkungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens der ÖBB-Infrastruktur AG ist wie folgt:

Diversität der Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der ÖBB-Infrastruktur AG	2024
Geschäftsführende Mitglieder (in Köpfen)	3
<i>davon Frauen (in %)</i>	66,7
<i>davon Männer (in %)</i>	33,3
<i>davon divers (in %)</i>	0
Nicht geschäftsführende Mitglieder ¹⁾ (in Köpfen)	9
<i>davon Frauen (in %)</i>	55,6
<i>davon Männer (in %)</i>	44,4
<i>davon divers (in %)</i>	0
Vertretung der Beschäftigten (in Köpfen)	3
<i>davon Frauen (in %)</i>	33,3
<i>davon Männer (in %)</i>	66,7
<i>davon divers (in %)</i>	0
Prozentsatz der unabhängigen Gremienmitglieder	100

¹⁾ Summe der Kapitalvertreter:innen und Belegschaftsvertreter:innen

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern orientiert sich in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards sowie am Public Corporate Governance Kodex des Bundes. Der Aufsichtsrat bildet gemeinsam mit dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die Gremien für Entscheidungen in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Themen.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern verfügt über funktionierende Kontrollorgane bzw. Kontrollmechanismen, die ihre Aufgaben wahrnehmen. Die Aufgaben des Aufsichtsrats ergeben sich aus Gesetz sowie Satzung bzw. Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat. Das höchste Kontrollorgan (Aufsichtsrat) hält fünfmal im Jahr ordentliche Sitzungen ab und bei Bedarf zusätzliche außerordentliche Sitzungen. Im Rahmen derer werden dem Aufsichtsrat regelmäßig insbesondere standardisierte Berichte zu den Themenbereichen „Human Resources“, „Compliance“, „Revision“, „Datenschutz“, „Risikomanagement“, „Internes Kontrollsystem“, „Sicherheit“, „Nachhaltigkeit“ und „Diversity“ übermittelt – neben den Finanz- und Tätigkeitsberichten im Rahmen des in nahezu jeder Aufsichtsratssitzung gelegten Berichts des Vorstands an den Aufsichtsrat. Kritischen Themen wird auch mit Ad-hoc-Berichten an den Aufsichtsrat und Information an den Eigentümer begegnet. Das Management der Auswirkungen, Chancen und Risiken unterliegt weiters der Kontrolle und den Freigaben in den Vorstandssitzungen, über die die Mitglieder des Aufsichtsrats in regelmäßigen Sitzungen informiert werden. Darüber hinausgehende Informationen zum Risikomanagement des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sind im Kapitel B.2. des Konzernlageberichts zu finden.

Ökologische Verträglichkeit und soziale Verantwortung sind in der ÖBB Konzernstrategie und somit auch im ÖBB Infrastruktur-Konzern genauso verankert wie erfolgreiches Wirtschaften. Um den Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen und ihre Verantwortung im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte gemäß der Sorgfaltspflicht und unter Berücksichtigung der ESG-Regulatorik zugänglich zu machen, wurde mit Juni 2024 eine ESG-Upskilling-Schulung konzernweit ausgerollt. Fokus des ESG-Upskillings liegt auf ÖBB relevanten Regularien, rechtlichen Pflichten und Anforderungen, auf potenziellen Risiken und Chancen sowie dem Mehrwert für die ÖBB. Für die Aufsichtsratsmitglieder, Vorstandsmitglieder sowie Geschäftsführer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns ist die Teilnahme am ESG-Upskilling verpflichtend.

ESRS 2 GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern wurden interne Strukturen geschaffen, um die Systematisierung eines professionellen Nachhaltigkeitsmanagements voranzutreiben und Nachhaltigkeitsthemen ganzheitlich zu steuern. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig über die Fortschritte in der Umsetzung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie unterrichtet.

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

Neben den verschiedenen Formaten auf ÖBB Konzernebene hat der ÖBB Infrastruktur-Konzern folgende Strukturen etabliert:

Funktion	Aufgaben
Nachhaltigkeitsboard	Das Nachhaltigkeitsboard findet vier bis fünf Mal im Jahr statt und dient dem Austausch von Nachhaltigkeitsagenden. Teilnehmende sind Vorstandsmitglieder sowie Führungskräfte der relevanten Organisationseinheiten. Inhalt sind spezifische Nachhaltigkeitsthemenstellungen (ökologisch, soziale und ökonomische Themen) sowie die strategische Ausrichtung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns in Bezug auf Nachhaltigkeit.
Nachhaltigkeitsteam der ÖBB-Infrastruktur AG	Steuerung, Koordination und Monitoring von Nachhaltigkeitsthemen, die Erstellung und Weiterentwicklung der gesellschaftsübergreifenden #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie für den ÖBB Infrastruktur-Konzern sowie die Nachhaltigkeitsberichtserstattung. Das Nachhaltigkeitsteam ist im Ressort Finanzen, Services, Immobilien angesiedelt.

Die Verwaltungs-, Leitungs-, und Aufsichtsorgane wurden innerhalb des Prozesses der Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen involviert. Zusätzlich befassen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane laufend mit aktuellen Themenstellungen ergebend aus den Kerntätigkeiten, welche in direkten Zusammenhang mit wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen stehen.

ESRS 2 GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente sowie Sachbezügen zusammen. Die variable Komponente ist leistungsabhängig und basiert auf jährlich zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbarten Zielen. Eine leistungsorientierte Komponente ist auch in den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände und Geschäftsführer der Tochterunternehmen) enthalten. Diese erhalten eine erfolgsabhängige Vergütung in der Höhe von 25 bis 50 % zusätzlich zum Fixum. Die Festlegung und Aktualisierung der Anreizsysteme von ÖBB Konzernzielen erfolgt auf Ebene des Aufsichtsrats der ÖBB Holding AG, der die jeweiligen Zielvereinbarungen genehmigt. Die Gesellschaftsziele werden durch das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB Infrastruktur AG genehmigt.

Die Zieldefinition für die variable Vergütung erfolgt über eine Score-Card, die jährlich individuell für jede ÖBB-Gesellschaft erstellt wird. Diese enthält klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ökonomische, soziale und ökologische Zielgrößen, wodurch nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter in die Vergütungspolitik integriert sind. Die Zielgrößen orientieren sich am Gesamtkonzernerfolg, an der Konzernstrategie und an dessen Schwerpunkten. Im ÖBB Infrastruktur-Konzern hatten rund 47 % der variablen Vergütung einen Bezug zu nachhaltigkeitsbezogenen Leistungsparameter. Diese Leistungsparameter beliefen sich auf die Sicherheit, Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit, Ausbau der Photovoltaik, Frauenanteil und Mitarbeiter:innengesundheit sowie den Aufbau eines integrierten und automatisierten Nachhaltigkeitskennzahlensystems.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine an nachhaltigkeitsbezogene Leistungskennzahlen geknüpften Anreize. Darüber hinausgehende Informationen zur Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstandes, der Top-Führungskräfte sowie der Aufsichtsratsmitglieder finden sich in der Erläuterung 32 zum Konzernabschluss.

Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten der Vergütung der Verwaltungs- und Leitungsorgane richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres vereinbart werden. Die unter E1-4 berichteten Treibhausgas-Emissionsreduktionsziele sind derzeit nicht Teil dieser Bewertung. Im Geschäftsjahr 2024 waren 12 % der Vergütung mit klimabezogenen Erwägungen verknüpft: Dies betrifft den Ausbau von Photovoltaikanlagen sowie den Aufbau eines integrierten und automatisierten Nachhaltigkeitskennzahlensystems zur Schärfung ausgewählter ökologischer Kennzahlen (Darstellung des IST-Prozesses sowie Ermittlung und Abstimmung des SOLL-Prozesses für prioritäre Nachhaltigkeitskennzahlen wie beispielsweise Abfall oder Diesel).

ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Die wichtigsten Aspekte und Schritte der Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht mit Verweis auf die relevanten Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung findet sich im Folgenden wieder.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht

Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung

a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell

- ERSR 1 GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Lenkungs- und Aufsichtsorgane
- ERSR 2 GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
- ERSR 2 GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
- ERSR 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
- Angabepflicht im Zusammenhang mit ERSR 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“
- Weitere Informationen zu „Sozialer Mindestschutz“, „Menschenrechte“, „Privatsphäre und Kund:innen“, „Fairer Wettbewerb und Transparenz“ sowie „Verantwortung in der Besteuerung“ befinden sich im Anschluss dieser Tabelle

b) Einbindung der betroffenen Interessensgruppen in alle wichtigen Schritte der Due-Diligence-Prüfung

- ERSR 2 GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
- ERSR 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen
- Angabepflicht im Zusammenhang mit ERSR 2 SBM-2: Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen in den Kapiteln S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“
- ERSR 2 IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
- Angabepflicht im Zusammenhang mit ERSR 2 IRO-1: Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“ und G1 „Unternehmensführung“
- ERSR 2 Mindestangabepflicht im Zuge der Angabe von Konzepten in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“, S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“
- Weitere Informationen zu „Sozialer Mindestschutz“, „Menschenrechte“, „Privatsphäre und Kund:innen“, „Fairer Wettbewerb und Transparenz“ sowie „Verantwortung in der Besteuerung“ befinden sich im Anschluss dieser Tabelle

c) Identifizierung / Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen

- ERSR 2 IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
- Angabepflicht im Zusammenhang mit ERSR 2 IRO-1: Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“ und G1 „Unternehmensführung“
- ERSR 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
- Angabepflicht im Zusammenhang mit ERSR 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“

d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen

- ERSR 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Maßnahmen in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“, S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“

e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation

- ERSR 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Kennzahlen in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“, S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“
- ERSR 2 Mindestangabepflicht im Zuge der Angabe von Zielen in den Kapiteln E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“, S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“

Sozialer Mindestschutz

Der soziale Mindestschutz umfasst erstens die Einhaltung von Menschenrechten, einschließlich Arbeitnehmer:innenrechten, sowie Maßnahmen gegen Bestechung, Korruption, unfairen Wettbewerb und Steuervermeidung. Zusätzlich dazu wird die Einhaltung des sozialen Mindestschutzes daran gemessen, wie Unternehmen ihre internen Prozesse zur Wahrung der Sorgfaltspflichten gestalten und wie wirksam diese Prozesse in der Praxis umgesetzt werden.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern handelt gemäß den gesetzlichen Vorschriften. Es gelten die verfassungsrechtlich gewährten Grundrechte, insbesondere der Gleichheitsgrundsatz nach dem Bundes-Verfassungsgesetz, sowie die europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK). Über die Einhaltung dieser Rechte wachen unabhängige Gerichte. Als Mitglied der Wirtschaftskammer bekennt sich der ÖBB Infrastruktur-Konzern auch zu deren Grundsätzen „Menschenrechte, Umweltstandards, Sozialstandards“ und ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Menschenrechte

Der ÖBB Konzern, und damit auch der ÖBB Infrastruktur-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 Infrastruktur-Konzern jedwede Form der Gewalt gegenüber Mitarbeiter:innen, insbesondere Folter (ILO 29), Kinderarbeit (ILO 138, 182) und Zwangsarbeit (ILO 29, 105) ab und anerkennt das Recht auf Arbeitnehmer:innenvertretung (ILO 87) und Kollektivverhandlung (ILO 98). Im Rahmen seiner unternehmerischen Fürsorgepflicht tritt der ÖBB Infrastruktur-Konzern für den Schutz der körperlichen Unversehrtheit seiner Mitarbeiter:innen ein.

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

- Ergänzungen zum Bereich „Menschenrechte“ befinden sich im Kapitel S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“.
- Informationen zum Compliance-Management und dem Schutz von Hinweisgeber:innen sowie Informationen zu Kontroll- und Beschwerdemechanismen befinden sich in dem Kapitel G.4 „Governance-Informationen“.

Im gesamten ÖBB Infrastruktur-Konzern gab es bei Mitarbeiter:innen, Dienstleistern und Lieferanten sowie Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in der Vergangenheit keinen menschenrechtsbezogenen Anlassfall, um über die beschriebenen Maßnahmen, Policies und Prozesse hinausgehend weitere spezifische Abhilfemaßnahmen bzw. zusätzliche Maßnahmen zu implementieren.

Privatsphäre von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Kund:innen)

Der Schutz der Privatsphäre von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen und die Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) durch eine rechtmäßige, transparente und zweckgebundene Verarbeitung personenbezogener Daten hat hohe Priorität im ÖBB Infrastruktur-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.

Fairer Wettbewerb und Transparenz

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern bekennt sich ohne Einschränkung zum fairen Wettbewerb und achtet die rechtlichen Rahmenbedingungen des freien Wettbewerbs. Die Gesellschaften haben bei ihren Geschäftstätigkeiten das nationale Kartellrecht sowie das nationale Sonderwettbewerbsrecht zu beachten. 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 Infrastruktur-Konzern trägt als einer der größten Arbeitgeber Österreichs wesentlich zum Steueraufkommen 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.

ESRS 2 GOV-5 Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Das Chancen- und Risikomanagement stellt ein zentrales Instrument der Unternehmenssteuerung dar und begleitet wesentliche Geschäftsprozesse sowie Finanzpositionen innerhalb des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Dabei werden identifizierte Risiken und Chancen kontinuierlich bewertet, um gezielte Steuerungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Die Prozesse des Chancen- und Risikomanagements sind durch konzernweite Richtlinien und ein verbindliches Management-Handbuch geregelt. Risiken werden nur eingegangen, wenn ihre Auswirkungen abschätzbar sind, einen Mehrwert für das Unternehmen bieten und innerhalb der klar definierten Risikotragfähigkeits- bzw. akzeptanzgrenzen liegen. Die Prüfung, Konsolidierung und Aggregation der Chancen und Risiken erfolgen zentral, ebenso wie die regelmäßige Berichterstattung an die Unternehmensführung. Gemeinsam mit den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bilden diese die Grundlage für bereits im Fokus stehende Schwerpunktthemen sowie die Grundlage der Berichtspflichten zur Nachhaltigkeit. Die im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelten ESG-Chancen und -Risiken wurden 2024, so sie als relevant eingeschätzt wurden, in das ERM-System integriert – sofern sie nicht ohnehin schon im Bestandsinventar des ERM abgebildet waren. Weitere Informationen zur Verbindung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und dem Risikomanagement des ÖBB Infrastruktur-Konzerns finden sich in Unterkapitel ESRS 2 IRO-1. Die Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen der ÖBB Infrastruktur-Konzerngesellschaften sind sich der Verantwortung für ein angemessenes internes Kontrollsystem (IKS) bewusst und setzen die entsprechenden Maßnahmen um. Ein konzernweit gültiger Mindeststandard stellt die einheitliche Implementierung des IKS sicher. Zur kontinuierlichen Verbesserung werden regelmäßig Projekte unter externer Begleitung durchgeführt, um das IKS weiterzuentwickeln und gesetzliche Anforderungen zu erfüllen. Das IKS umfasst die Identifikation, Analyse, Bewertung, Steuerung, Überwachung, Dokumentation und Kommunikation relevanter Prozesse, Risiken und Kontrollen.

Die internen Kontrollsysteme für die Erstellung der Nichtfinanziellen Erklärung sind im konzernweiten IKS integriert. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der internen Datenvollständigkeit, -integrität und -verfügbarkeit. Die zentrale Risikoplattform dient der Diskussion von Chancen und Risiken im Hinblick auf deren Zusammenhänge, der Plausibilisierung von Bewertungsansätzen, der Analyse von Wechselwirkungen, dem Informations- und Erfahrungsaustausch und ggf. der Koordination bereichs- und gesellschaftsübergreifender Chancen- und Risikosteuerung. Eine langjährig etablierte Risikomanagementsoftware unterstützt den gesamten Risikomanagementprozess. Diese wird 2025 um ein ESG-Modul erweitert.

Alle identifizierten Risiken werden regelmäßig qualitativ und quantitativ hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Auswirkungen bewertet. Dabei erfolgt eine Synchronisation mit den Planungsprozessen, um eine aktuelle und realistische Einschätzung der Chancen und Risiken jeweils in Relation zum aktuellsten Planwert sicherzustellen. Sämtliche Risiken werden gemäß risikopolitischer Grundsätze, die in der Konzernrichtlinie verankert sind, gezielt gesteuert, um deren potenzielle Auswirkungen zu minimieren.

Zu den zentralen Risiken im Zusammenhang mit der Erstellung der Nichtfinanziellen Erklärung gehören die Vollständigkeit und Genauigkeit der Daten, die Schätzmethodik sowie die Verfügbarkeit von Informationen. Zusätzlich müssen klare Systemgrenzen definiert werden, um Doppelzählungen zu vermeiden. Diese Risiken werden durch strukturierte interne Kontrollsysteme, 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.

Die Ergebnisse der Risikobewertung werden kontinuierlich in relevante Geschäftsprozesse eingebunden und fließen in die Entscheidungsfindung der jeweiligen Fachabteilungen ein. Einzelrisiken und -chancen werden neben der Beurteilung durch die Fachexpert:innen auch in der ÖBB Infrastruktur-konzernweiten Chancen- und Risikoplattform geprüft. In der Folge werden Berichte an die Leitungsgremien erstellt, die die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbilden. Auf dieser Grundlage werden den Aufsichtsräten sowie den eingesetzten Prüfungsausschüssen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt. Die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios erfolgt in enger Abstimmung mit den Planungs- und Berichterstattungsprozessen.

Die konsolidierten Ergebnisse der Risikoanalysen werden in einem Bericht für den Vorstand der ÖBB Infrastruktur AG zusammengefasst und bilden die Basis für weiterführende Berichte an den Aufsichtsrat sowie den Prüfungsausschuss. Dadurch wird sichergestellt, dass die Unternehmensführung jederzeit über die aktuelle Risikolage und Steuerungsmaßnahmen informiert ist.

ESRS 2 SBM-1 Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

In diesem Kapitel werden Auszüge aus dem Lagebericht abgebildet, die Aufschluss über das Kerngeschäft sowie Märkte und Kund:innengruppen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns geben. In weiterer Folge werden die Strategien in Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsthemen angeführt.

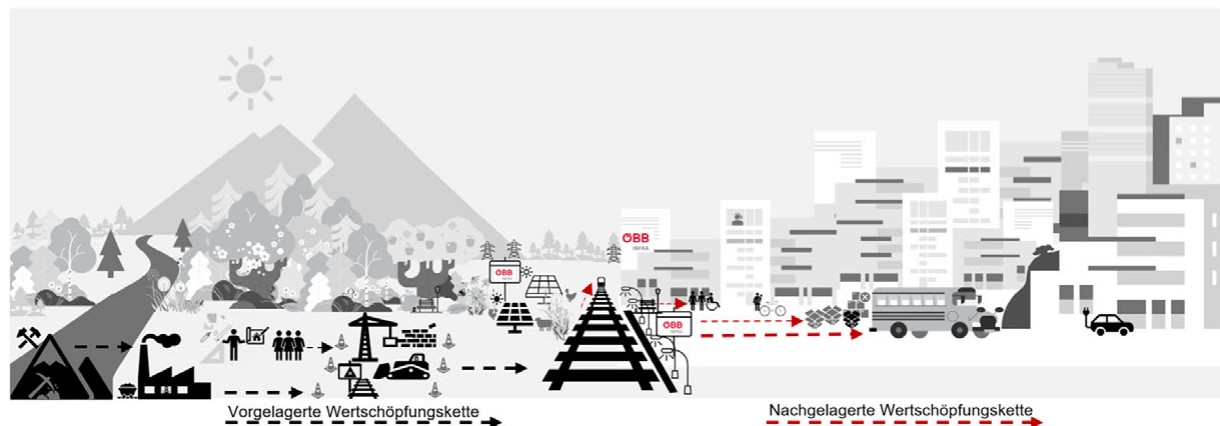
Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat insgesamt 18.987 Mitarbeiter:innen (Stand 31.12.2024) und betreibt in Österreich 1.027 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG (zwei weiteren zum ÖBB Konzern gehörenden Gesellschaften) und von anderen, nicht zum ÖBB Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs), genutzt werden. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist aufgrund seiner Kerntätigkeit vorrangig auf den für die Schieneninfrastruktur bedeutenden Märkten tätig und bedient eine Vielzahl von Kunden:innengruppen. Die hier beschriebene Kerntätigkeit, sowie sich daraus ergebende Produkte und Dienstleistungen und damit verbundene Kund:innengruppen, stehen daher auch in Verbindung mit den Nachhaltigkeitszielen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat u. a. folgende bedeutende Tochtergesellschaften und Beteiligungen:

- ÖBB-Immobilienmanagement GmbH: Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an.
- ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG: Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG ist der konzerninterne umfassende Anbieter von Sicherheits- und Sauberkeitsdienstleistungen.
- Rail Equipment GmbH & Co KG: Die Beschaffung und konzernübergreifende Vermietung und Verwertung von schienengebundenen Spezialfahrzeugen und Geräten sowie Straßenfahrzeugen, deren Einkauf, Finanzierung sowie Instandhaltung und Wartung liegen im Aufgabenbereich der Rail Equipment GmbH & Co KG.
- WS Service GmbH: Die WS Service GmbH wurde Ende 2013 gegründet und erbringt Dienstleistungen für und im Zusammenhang mit Weichen.

Die Delegierten Rechtsakte für die sektorspezifischen ESRS sind bis zur Erstellung der Nichtfinanziellen Erklärung nicht veröffentlicht und in Kraft getreten. Aus diesem Grund können keine Informationen zu den maßgeblichen ESRS-Sektoren offengelegt werden. Es werden keine Einnahmen aus den Sektoren fossile Brennstoffe, Herstellung von Chemikalien, umstrittene Waffen oder Anbau und Produktion von Tabak lukriert.

Wertschöpfungskette



Das Geschäftsmodell des ÖBB Infrastruktur-Konzerns ergibt sich entlang der drei Geschäftsfelder Schieneninfrastruktur, Energie und Immobilien. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern verantwortet im Geschäftsfeld Schieneninfrastruktur den Bau, die Instandhaltung, den Betrieb und die Wartung sowie die Trassenvergabe. Darüber hinaus zählen auch die Immobilien im Eigentum des Konzerns zu den genannten Geschäftsfeldern. Das Geschäftsfeld Energie umfasst den Betrieb der Kraftwerke, der Wind- und Solaranlagen sowie der Bahnstromanlagen der ÖBB. Entlang dieser drei Geschäftsfelder ergibt sich die vorgelagerte Wertschöpfungskette mit Schwerpunkt in der Baubranche.

Die wesentlichen Inputs, auch im materiellen Sinne, werden detailliert in Unterkapitel E5-4 beschrieben. Im Fokus stehen die hauptsächlichen Materialien der Baustoffindustrie, die im ÖBB Infrastruktur-Konzern Anwendung finden, wie beispielsweise Beton, Schienen- sowie Bewehrungsstahl oder Gleisschotter. Die Daten wurden im Zuge der Berichtslegung bereits gesammelt und sollen in den Folgejahren weiter ausgebaut und detailliert werden. Die nachgelagerte Wertschöpfungskette und die damit verbundenen Outputs ergeben sich, analog zu den wesentlichen Stakeholder:innen, aus den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Schienennetz nutzen, sowie der nachgelagerten Verwertung der Abfallströme.

In der oben angeführten Grafik ist eine vereinfachte Darstellung der Wertschöpfungskette für den ÖBB Infrastruktur-Konzern abgebildet. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist bestrebt sein Geschäftsmodell entsprechend dem Nutzen für Interessensträger:innen auszurichten. Nähere Informationen zur Wertschöpfungskette werden in den einzelnen Kapiteln detaillierter aufgegriffen.

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

Die Kernelemente der allgemeinen Strategie sowie Systeme, die sich auf Nachhaltigkeitsthemen beziehen, werden im Folgenden näher beschrieben.

#INFRA.Mobilitätswende

Unter dem Titel „#INFRA.Mobilitätswende“ legt der ÖBB Infrastruktur-Konzern seine strategische Ausrichtung für die kommenden Jahre vor, um den Erfolg des Konzerns nachhaltig abzusichern. Die Strategie wurde unter Berücksichtigung der wesentlichen strategischen Herausforderungen im Umfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sowie unternehmensintern erarbeitet und 2021 beschlossen.

Folgende strategische Ziele wurden in der Strategie festgelegt:

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

Die konkreten Stoßrichtungen hierzu sind:

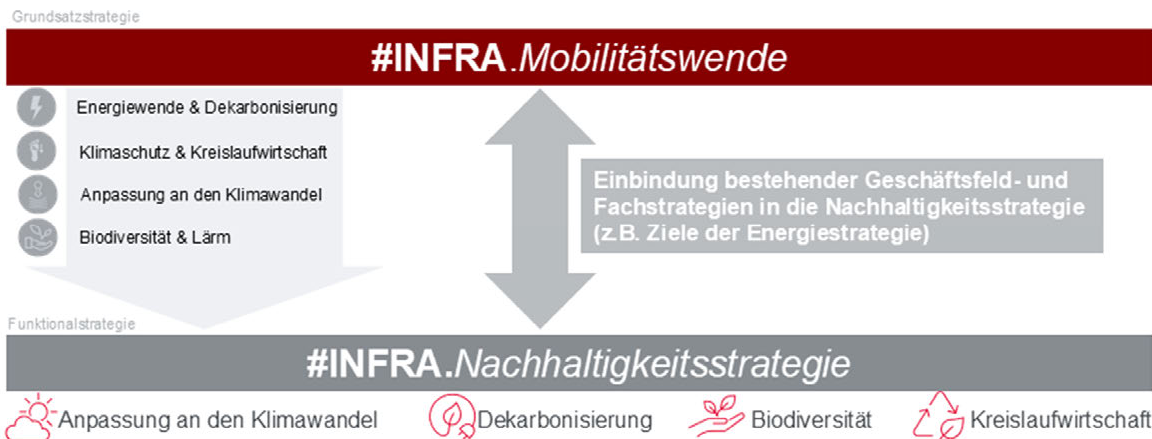
- Kundenzentriertes Geschäftsmodell
- Optimierte Wertschöpfungskette
- Innovatives Anlagenmanagement
- Energiewende & Klimaschutz
- Digitalisierung
- Generationenmanagement & Diversität

Die #INFRA.Mobilitätswende bildet die Grundlage für die Nachhaltigkeitsbestrebungen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und stellt die Basis für die #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie dar. In diesem Zusammenhang kommt der Stoßrichtung „Energiewende & Klimaschutz“ besondere Relevanz zu, welche in einzelnen themenspezifischen Kapiteln aufgegriffen wird.

#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie

Die #INFRA.Mobilitätswende mit den Stoßrichtungen zu Energie, Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel sowie Biodiversität und Lärm bildet den strategischen Rahmen für die im Jahr 2024 beschlossene #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie.

Im Zuge der Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe Unterkapitel IRO-1) wurden strategische Fokusthemen (Anpassung an den Klimawandel, Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Biodiversität) zur näheren Vertiefung festgelegt, strategische Stoßrichtungen abgeleitet und mit operativen Zielen verknüpft.



Die Stoßrichtungen und Ziele werden in den Kapitel E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“ und E5 „Kreislaufwirtschaft“ angeführt und näher erörtert.

Integriertes Managementsystem (IMS)

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

Die Wirksamkeit des IMS wird laufend durch ein akkreditiertes Zertifizierungsunternehmen geprüft. Unternehmensintern unterstützen z. B. interne Audits sowie die Ideenwerkstatt, die Normkonformität sowie eine kontinuierliche Verbesserung sicherzustellen. Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden laufend im Zuge der implementierten Steuerungslogik (z. B. Plattform Qualität, Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit, Sicherheitsmanagementsystem, Arbeitnehmer:innenschutzplattform) geprüft.

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

	ÖNORM EN ISO 9001: 2015	ÖNORM EN ISO 14001: 2015	ISO 45001: 2018	ISO 55001: 2014	SMS gemäß Eisenbahn- gesetz / VO (EU) 2018 / 762
ÖBB-Infrastruktur AG	X	X	X	X	X
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	X	X	X		
Rail Equipment GmbH & Co KG	X	X	X		
ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG	X	X	X		
WS Service GmbH ¹⁾	X	X	X		

¹⁾Das IMS der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst ausschließlich Tochtergesellschaften mit 100 % Beteiligung und deckt somit die WS Service GmbH nicht ab.

ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Im Rahmen seiner vielfältigen Tätigkeiten und seiner Rolle als Unternehmen von öffentlichem Interesse, setzt der ÖBB Infrastruktur-Konzern auf einen intensiven Dialog mit internen und externen Stakeholder:innen, um Vertrauen aufzubauen, nachhaltige Handlungen zu fördern und gesellschaftliche Akzeptanz für sein unternehmerisches Handeln zu schaffen.

Die Interessenträger:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns umfassen eine breite Vielfalt:

- Interne Stakeholder:innen: Mitarbeiter:innen, Führungskräfte und Betriebsrät:innen
- Externe Stakeholder:innen: Kund:innen, Lieferanten, Eigentümervertreter:innen, Wissenschaft und Forschung, Sozialpartner:innen und Interessenvertretungen

Ein transparenter Austausch mit diesen Interessenträger:innen und -gruppen ist essenziell für die strategische Planung, insbesondere bei der Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz oder zur Reduktion von Schallemissionen entlang des Streckennetzes.

Die Achtung der Menschenrechte hat für den ÖBB Infrastruktur-Konzern auch im Hinblick auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen höchste Priorität und ist daher ein wesentlicher Bestandteil der Menschenrechtspolitik des Unternehmens. Näheres dazu findet sich auch in Unterkapitel ESRS 2 GOV-4.

Im Zuge der Erstellung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse spielt die Identifikation und Einbindung relevanter Interessenträger:innen und -gruppen eine bedeutende Rolle. Nach den ESRS 1, Absatz 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 gesamte Wertschöpfungskette betroffen sind oder betroffen sein könnten
- Nutzer:innen von Nachhaltigkeitserklärungen, also jene juristische Personen, die auch Hauptnutzer der allgemeinen Finanzberichterstattung sind (z. B. Investoren, Kreditgeber, etc.)

Um die Anliegen und Erwartungen der unterschiedlichen Interessenträger:innengruppen berücksichtigen zu können, muss ein kontinuierlicher und offener Austausch stattfinden. Durch den aktiven Einsatz von Dialogplattformen, Befragungen und weiteren Initiativen stellt der ÖBB Infrastruktur-Konzern sicher, dass die Anliegen und Erwartungen der Interessenträger:innen frühzeitig berücksichtigt und in die Unternehmensstrategie integriert werden. Dieser Austausch bildet die Grundlage für ein nachhaltiges und strategisches Handeln. Mit Abschluss des Berichtsjahres 2024 gab es keine Änderungen der Strategie oder des Geschäftsmodells.

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden regelmäßig über die Standpunkte der Stakeholder:innen informiert. Die wichtigsten Informationen der diversen Stakeholder:innen-Gruppen gelangen im Konzern über die vielfach vorhandenen Kommunikationskanäle wie z. B.: Kund:innenumfragen, Mitarbeiter:innenumfragen, Austauschrunden mit Interessenvertreter:innen (Umwelt-NGOs) ein.

ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ermittelt. Wesentliche Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten wurden beispielsweise im Bereich der Verursachung von THG-Emissionen ermittelt, wobei deren Reduktion einen besonderen Stellenwert für den ÖBB Infrastruktur-Konzern einnimmt. Themen zur eigenen Belegschaft und Unternehmenspolitik bilden zentrale Elemente eines jeden Unternehmens, so auch für den ÖBB Infrastruktur-Konzern. In diesem Zusammenhang wurden wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu Arbeitsbedingungen oder auch Gleichbehandlung und Chancengleichheit identifiziert. Bei der Betrachtung der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wurde eine potenzielle negative Auswirkung auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ermittelt. Diese Beispiele stellen nur einen Auszug der gesamten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen dar.

Informationen, die konkret mit der Angabepflicht ESRS 2 SBM-3 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“ in Verbindung stehen sowie eine Übersicht über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit weiteren Informationen (u.a. Wertschöpfungskette, Zeithorizont, unternehmensspezifischen Angaben) finden sich in den folgenden Kapiteln:

- 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 Infrastruktur-Konzern ist mit seinen Assets im Bahnbetrieb und in der Schieneninfrastruktur auf Langfristigkeit ausgelegt. Diese langfristige Ausrichtung begünstigt die Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells des Unternehmens. Ein zentrales Steuerungsinstrument im ÖBB Infrastruktur-Konzern ist das Chancen- und Risikomanagement. Alle identifizierten Chancen und vor allem Risiken werden regelmäßig in Bezug auf potenzielle Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkungen bewertet, sowie etwaige daraus resultierende und notwendige Gegensteuerungsmaßnahmen gesetzt. Die Analyse von Risiken durch höhere Gewalt und Naturgefahren gehört bereits seit Jahren zum Risikomanagement des Konzerns. Angesichts zunehmender Extremwetterereignisse und längerer Hitzeperioden gewinnt auch eine langfristige Betrachtung von Klimarisiken an Bedeutung und stärkt bei adäquater Gegensteuerung damit die Belastbarkeit des ÖBB Infrastruktur-Konzerns weiter. Durch die Fokussierung auf eine nachhaltige Steigerung der Kapazitäten, so wie der Qualität und der Resilienz des Bahnsystems werden bedarfsgerechte Mobilitätsdienstleistungen kontinuierlich weiterentwickelt. Eingebunden in transeuropäische Schienennetze verbindet der ÖBB Infrastruktur-Konzern nicht nur Menschen und Regionen, sondern ist auch ein bedeutender Wirtschaftsmotor. Aus der Analyse der ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen zeigt sich, dass die grundlegende strategische Ausrichtung des Geschäftsmodells des ÖBB Infrastruktur-Konzerns nachhaltig langfristig und zukunftsfit ausgerichtet ist.

In Bezug auf die aktuellen finanziellen Effekte der wesentlichen Risiken und Chancen des Unternehmens auf seine Finanzlage, Ertragslage und Zahlungsströme und die wesentlichen Risiken und Chance bei denen im nächsten Berichtszeitraum ein erhebliches Risiko einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte der im zugehörigen Abschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten besteht, kann Folgendes berichtet werden. Wenn der ÖBB Infrastruktur-Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit einem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags für die Rückstellung möglich ist, dann werden für diese finanziellen Effekte in der Konzernbilanz Rückstellungen gebildet. Dabei werden bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten berücksichtigt. Weiterführende Informationen dazu werden in Erläuterung 26 zum Konzernabschluss gemacht. Verpflichtungen, deren Höhe nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann oder Verpflichtungen, für die der Abfluss von Ressourcen zur Regulierung der Verbindlichkeit nicht wahrscheinlich ist, werden (sofern nicht die Schutzklausel gemäß IAS7 zur Anwendung kommt) in Eventualverbindlichkeiten (weiterführende Informationen siehe Erläuterung 28 zum Konzernabschluss) dargestellt. Alle übrigen Risiken und Chancen werden außerhalb der bilanziellen Berücksichtigung im Rahmen des Chancen- und Risikomanagement des ÖBB Konzerns, das alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen begleitet und dessen Ziel es ist, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, festgehalten.

Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen bei den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern nimmt im Zuge der Offenlegung der erwarteten finanziellen Effekte gemäß ESRS 2 Absatz 48 Buchstabe e die Übergangsbestimmung gemäß ESRS 1 Anlage C „Liste der schrittweise eingeführten Angabepflichten“ in Anspruch.

ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Für die Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wurde sich an dem Leitfaden der EFRAG zur Wesentlichkeitsanalyse²⁷ orientiert.

Das Verfahren zur Erhebung unterscheidet sich aufgrund der neuen Anforderungen, wie der Betrachtungsweise, der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Einbindung der Interessenträger:innen, grundlegend von der 2021 durchgeführten und zuletzt 2023 evaluierten Wesentlichkeitsanalyse des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

Beschreibung des Prozesses

Prozessschritte doppelte Wesentlichkeitsanalyse

- 1 Recherche & GAP-Analyse
 - Workshops ESRS-Grundlagen & Klärung konkreter Anforderungen
 - Analysen bestehender Informationen
 - Identifizierung von bestehenden Lücken
- 2 Interne Identifizierung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen
 - Fachexpert:innen (Bottom up)
 - Workshops & Termine (Top down)
 - Nachschärfung der Inhalte
- 3 Stakeholder:innen-Einbindung
 - Festlegung Stakeholder:innengruppen
 - Durchführung Stakeholder:innen-Interviews
- 4 Finalisierung
 - Vorstandsmitglieder ÖBB Infrastruktur AG
 - Aufsichtsratsmitglieder ÖBB Infrastruktur AG

²⁷ Implementation Guidance – EFRAG IG 1 Materiality Assessment.

Bereits 2023 wurde mit der Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS begonnen und ein abteilungsübergreifendes Kernteam gebildet. Als Teil des Kernteams war das Risikomanagement der ÖBB Infrastruktur AG intensiv im Prozess eingebunden. Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane wurden im Vorfeld umfassend über das Projekt und die einzelnen Prozessschritte informiert. Die erstmalige Durchführung stellte einen wichtigen Meilenstein zur weiteren Ausrichtung der Nachhaltigkeitsthemen dar.

In einem ersten Schritt wurde ein gemeinsames Verständnis innerhalb des Kernteams über die ESRS-Grundlagen und konkreter Anforderungen geschaffen. Um einen ersten Überblick der Datenlage zu erlangen, wurde eine GAP-Analyse unter Sichtung bestehender Unterlagen durchgeführt.

Zur Ermittlung der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde eine Kombination aus Bottom-up- und Top-down-Ansatz gewählt und ein Befragungstool aufgesetzt. Das Befragungstool wurde den Fachexpert:innen der jeweiligen Organisationseinheiten und deren Führungskräften vorgestellt und anhand von konkreten Beispielen erörtert. Im ersten Schritt haben die Fachexpert:innen im Befragungstool die grundlegenden Tätigkeiten der eigenen Organisationseinheit definiert und anhand dieser die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen innerhalb der Nachhaltigkeitsaspekte in Abstimmung mit den Führungskräften ermittelt und bewertet. Für die Bewertung wurden je nach Möglichkeit auf bestehende Datenquellen zurückgegriffen, rechtliche und regulatorische Vorgaben berücksichtigt und externe Quellen einbezogen.

Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden im Anschluss mit den Inhalten der EU-Taxonomie gemappt, um möglichen Unstimmigkeiten vorzubeugen und bei Bedarf Ergänzungen in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse aufzunehmen. Zudem wurden die Inhalte der ÖBB Infrastruktur-Konzern Prozesslandkarte zugeordnet, um eine gleichnamige Flughöhe bei den formulierten Auswirkungen, Risiken und Chancen zu erlangen. Es haben sich in diesem Zuge keine spezifischen Tätigkeiten, Geschäftsbeziehungen oder geografische Gegebenheiten ergeben, die zu speziellen nachteiligen Auswirkungen führen.

Aufgrund der spezifischen Anforderungen der finanziellen Wesentlichkeit wurde eine zusätzliche Recherche durchgeführt, um ein besseres Verständnis über mögliche Risiken und Chancen zu erlangen. In diesem Zusammenhang wurde für einzelne ESRS-Standards die Unterscheidung der Risiken nach Übergangsrisiken, physischen und systemischen Risiken berücksichtigt. Anhand der Erkenntnisse aus der Recherche wurden die von den Fachexpert:innen gemeldeten Risiken und Chancen analysiert und nachgeschärft. Zudem erfolgte ein Abgleich mit den bestehenden Risiken und Chancen aus dem Risikomanagement.

In einem mehrstufigen Prozess wurden die ermittelten Ergebnisse im Kernteam evaluiert und plausibilisiert. Im Bedarfsfall wurde für einzelne Auswirkungen eine zusätzliche wissenschaftliche Recherche unter Einbezug von externen Quellen zur Plausibilisierung der Bewertung durchgeführt und erneut mit Fachexpert:innen und den jeweiligen Führungskräften abgestimmt. Die Zwischenergebnisse wurden den Führungskräften in regelmäßigen Abständen präsentiert und nach Bedarf diskutiert. Die intern als wesentlich ermittelten Chancen und Risiken wurden zusätzlich erneut mit dem bestehenden Risikomanagement abgeglichen. Eine wesentliche Unterscheidung der Priorisierung zwischen Nachhaltigkeitsrisiken und anderen Arten von Risiken gibt es dabei grundsätzlich nicht. Während des Erhebungsprozesses wurden Erkenntnisse aus diversen Austauschrunden (u. a. mit anderen Unternehmen) mitberücksichtigt.

Teil der Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ist die Stakeholder:innen-Einbindung, welche nach interner Identifizierung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen durchgeführt wurde. Für die Einbindung der Stakeholder:innen wurde die Durchführung von Expert:innen-Interviews beschlossen. Hierzu wurden die für den ÖBB Infrastruktur-Konzern relevanten Stakeholder:innengruppen entsprechend ihrer Relevanz für die Durchführung von Interviews priorisiert und Expert:innen zu den Interviews eingeladen. Als Vertretung für die Natur als stille Stakeholderin wurden spezifische Organisationen berücksichtigt und Interviews geführt. In diesem Zusammenhang wurden keine wesentlichen negativen Auswirkungen für betroffene Gemeinschaften in Bezug auf spezifische Standorte sowie Ökosystemdienstleistungen festgestellt. Zudem wurden die Interessen von betroffenen Gemeinschaften im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft durch unterschiedliche Stakeholder:innengruppen berücksichtigt.

Besonders die in den Interviews geführten Diskussionen haben geholfen, ein besseres Verständnis über die Betrachtungsweisen verschiedener Stakeholder:innengruppen zu erlangen und die jeweiligen Argumentationen für die Einschätzungen zu erfahren. Die Ergebnisse der Stakeholder:innen-Interviews wurden analysiert und mit den internen Ergebnissen verglichen. Es hat sich gezeigt, dass die Außenwahrnehmung der Stakeholder:innen sich mit den internen Erhebungsergebnissen deckt.

Nach Abschluss der Stakeholder:innen-Einbindung wurde das Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse von den Vorstand:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns beschlossen und der Aufsichtsrat über das Ergebnis informiert. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse wird zukünftig laufend weiterentwickelt sowie deren Ergebnisse evaluiert.

Bewertungsmethodik und Schwellenwerte

Zur Bewertung der Auswirkungs- sowie der finanziellen Wesentlichkeit wurden die Anforderungen gemäß ESRS herangezogen. Bei der Auswirkungswesentlichkeit wurden für tatsächliche Auswirkungen das Ausmaß, der Umfang sowie die Unabänderlichkeit (ausschließlich bei negativen Auswirkungen) anhand einer mehrstufigen Skala (1 – minimal, 5 – sehr hoch) bewertet. Für potenzielle Auswirkungen wurde zusätzlich die Eintrittswahrscheinlichkeit als weiterer Faktor in der Bewertung aufgenommen. Berücksichtigt wurde die Anforderung, bei potenziell negativen Auswirkungen im Bezug auf Menschenrechte dem Schweregrad Vorrang vor der Eintrittswahrscheinlichkeit zu geben.

Für die Bewertung der finanziellen Wesentlichkeit wurden die bestehenden Vorgaben des Risikomanagements in Abstimmung mit dem INFRA-Risikomanagement zur Orientierung herangezogen. Es wurde das potenzielle Ausmaß ebenfalls anhand einer mehrstufigen Skala (1 – unbedeutend, 5 – existenzbedrohend/beträchtlich) für ein Risiko oder eine Chance festgelegt und anschließend mit der Eintrittswahrscheinlichkeit berechnet. Zusätzlich wurde eruiert, ob sich das Risiko bzw. die Chance aus einer Abhängigkeit oder einer Auswirkung ergibt, indem die ermittelten Auswirkungen und deren Zusammenhänge näher betrachtet wurden. Es hat sich gezeigt, dass die ermittelten Risiken und Chancen nicht zwangsläufig aus Auswirkungen entstehen müssen, sondern auch vermehrt aufgrund von Abhängigkeiten existieren.

Für beide Dimensionen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gilt ein Schwellenwert von ≥ 2 für die Wesentlichkeit. Dieser Schwellenwert stellt sicher, dass frühzeitig Auswirkungen, Risiken und Chancen als wesentlich berücksichtigt werden, denn auch wenn einzelne Faktoren niedrig bewertet werden, kann ihre Gesamtrelevanz erhöht sein. Sobald eine Auswirkung, ein Risiko bzw. eine Chance innerhalb eines (Unter-)Themas wesentlich sind, ist der gesamte Nachhaltigkeitsaspekt als wesentlich zu betrachten.

Environmental	Social	Governance
E1 Klimawandel – Anpassung an den Klimawandel – Klimaschutz – Energie	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	G1 Unternehmenspolitik – Unternehmenskultur – Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblowers) – Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken
E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme – Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Auswirkungen auf den Zustand der Arten – Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen	S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	
E5 Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse (inkl. Ressourcennutzung) – Abfälle	S3 Betroffene Gemeinschaften – Schallemissionen (ÖBB Infrastruktur-Konzern spezifisch)	
	S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen – Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innenn – Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen	

Spezifische Angaben zu klimabedingten physischen Risiken, Übergangsrisiken und Chancen

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen implementiert. Diese umfassen sowohl klimabedingte physische Risiken als auch Übergangsrisiken und -chancen, die im eigenen Betrieb auftreten können. Im Rahmen der Betrachtung der transitorischen Klimarisiken wurde die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette indirekt berücksichtigt. Insbesondere wurde die vorgelagerte Wertschöpfungskette als wesentlicher Faktor identifiziert, da die Abhängigkeit von vorgelagerten Lieferanten und deren Anpassung an klimabedingte regulatorische oder marktbezogene Veränderungen erhebliche Auswirkungen auf die Dekarbonisierungsambitionen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns haben kann. Durch diese indirekte Betrachtung ist sichergestellt, dass potenzielle Risiken aus der Wertschöpfungskette in die Bewertung eingeflossen sind. Informationen über die Auswirkungen auf den Klimawandel, insbesondere durch Treibhausgasemissionen werden in dem Kapitel E1 Klimawandel offengelegt.

Klimabedingte physische Risiken

Die Evaluierung von kurzfristigen Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren ist seit vielen Jahren im Risikomanagement des ÖBB Infrastruktur-Konzerns verankert. Im Geschäftsjahr 2022 wurde erstmals eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse für die Beurteilung von physischen Klimarisiken pro Geschäftstätigkeit (Schiene, Energie und Immobilien) durchgeführt. Die identifizierten wesentlichen physischen Klimarisiken wurden für kurz- (Berichtszeitraum des Abschlusses), mittel- (vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu fünf Jahren) und langfristige (mehr als fünf Jahre) Zeithorizonte identifiziert. Die Analyse hat ergeben, dass Klimagefahren variieren können, je nachdem, welcher Zeithorizont betrachtet wird. Oft sind diese bereits kurz- und mittelfristig relevant, manchmal jedoch auch erst langfristig.

Die Entwicklung einer Klimagefahr zu einem Klimarisiko ist nicht zwangsläufig gegeben. Im ersten Analyseschritt wurden gemäß Anlage A im Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139 jene Klimagefahren ausgeschlossen, die aufgrund der geografischen Lage (fehlende Exposition) der ausgeübten Wirtschaftstätigkeit bzw. der Standorte der Vermögenswerte nicht zutreffen. Dazu zählt beispielsweise der Anstieg des Meeresspiegels.

Im zweiten Analyseschritt wurde beurteilt, ob eine Klimagefahr zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Leistung der Wirtschaftstätigkeit bzw. der Vermögenswerte führen kann. Die Analyse erfolgte für die Geschäftsfelder Schiene, Energie und Immobilien. In diesem Zusammenhang sind nicht nur einzelne Klimagefahren, sondern bereits Wirkungsketten mehrerer Klimagefahren mitbetrachtet worden. Beispielsweise führen Trockenperioden und darauffolgende Starkregeneignisse zu einer erhöhten Gefahr durch Hangrutschungen und Murenabgängen.

Nachdem die potenziell wesentlichen Klimagefahren identifiziert wurden, erfolgte im dritten Analyseschritt die Klimarisikoanalyse. Auf Basis der bestmöglichen österreichischen Klimaszenariendaten (ÖKS15) wurden für die nächsten Jahre (2030) die Klimadaten von 1991 bis 2020 evaluiert, für die Periode 2021 bis 2050 wurde die Bandbreite des Klimaszenarios RCP 8.5 aus den ÖKS15 Daten betrachtet. Das Klimaszenario RCP 8.5 ist ein Szenario, in dem weiterhin hohe Treibhausgasemissionen ausgestoßen werden. Expert:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns beurteilten die Stärke der negativen Auswirkung sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser. Die Beurteilung der negativen Auswirkung wurde unter dem Gesichtspunkt der Exposition auf Standortebene und der Vulnerabilität der Wirtschaftstätigkeiten bzw. Vermögenswerte vorgenommen. Die potenziellen Klimarisiken ergeben sich aus der Eintrittswahrscheinlichkeit multipliziert mit der negativen Auswirkung. Die Bewertung der negativen Auswirkung erfolgte qualitativ auf Basis der konzerninternen Risikomanagementbewertungsskala. Aufgrund diverser Unsicherheiten (z. B. unzureichende Datenbasis) wurde auf eine quantitative Beurteilung verzichtet.

Klimabedingte Übergangsrisiken und Chancen

Im Geschäftsjahr 2024 wurden erstmals klimabedingte Übergangsrisiken und Chancen bewertet. In einem ersten Schritt wurden die im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten potenziellen Risiken im Zusammenhang mit klimabezogenen Übergangereignissen den Risikokategorien politische, rechtliche, technologische Risiken sowie Markt- und Reputationsrisiken zugeordnet. Potenzielle Chancen wurden den Kategorien Ressourceneffizienz, Energieeffizienz, Produkte/Services, Markt und Resilienz zugeordnet.

In einem zweiten Schritt wurde überprüft, ob nur einzelne Geschäftsfelder oder der gesamte ÖBB Infrastruktur-Konzern von diesen potenziellen Risiken betroffen sein können und ob es sich um kurz- (Berichtszeitraum des Abschlusses), mittel- (vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu fünf Jahren), und langfristige (mehr als fünf Jahre) Übergangereignisse handelt. Im Rahmen der Betrachtung der transitorischen Klimarisiken wurde die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette indirekt berücksichtigt. Dies erfolgte, indem im Zuge der Betrachtung der Wertschöpfungskette, als Teil der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, besonderes Augenmerk auf die größten Lieferanten und Dienstleister des ÖBB Infrastruktur-Konzerns gelegt wurde. Diese wurden insbesondere auf ihre Bestrebungen im Bereich der Dekarbonisierung untersucht, um deren Pfade, beziehungsweise Maßnahmen und Ziele in die Betrachtung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zu integrieren. Vor allem wurde die vorgelagerte Wertschöpfungskette als wesentlicher Faktor identifiziert, da die Abhängigkeit von Lieferanten und deren Anpassung an klimabedingte regulatorische oder marktbezogene Veränderungen erhebliche Auswirkungen auf die Dekarbonisierungsbestrebungen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns haben kann. Dies ist bedingt durch die größte Scope 3 Treibhausgaskategorie, Beschaffung von Investitionsgütern (siehe auch Scope 3.1 im Unterkapitel E1-1), welche einen Teil der vorgelagerten Wertschöpfungskette abbildet. Durch diese indirekte Betrachtung ist sichergestellt, dass potenzielle Risiken für den ÖBB Infrastruktur-Konzern aus der Wertschöpfungskette in die Bewertung eingeflossen sind.

Für die qualitative Bewertung der potenziellen Risiken wurde für eine erste Einordnung das Szenario „Netto-Null-Emissionen bis 2050 (NZE)“²⁸ der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Die Beurteilung der klimabedingten Übergangsrisiken und Chancen erfolgt auf Basis des Ausmaßes und der Eintrittswahrscheinlichkeit unter der Berücksichtigung der Annahmen des Szenarios „Netto-Null-Emissionen bis 2050 (NZE)“. Um die qualitative Einschätzung besser einordnen zu können, wurden erste quantitative Berechnungen für die Höhe der Treibhausgasemissionen auf Basis geplanter Anlagenmengen und Maßnahmen sowie der geplanten Emissionsreduktionspfade der Industrien, sowie den erwarteten Kosten für Treibhausgasemissionen vorgenommen. Dabei wurde auf die Daten der internen Planung für die Anlagenmengen und die für das Basisjahr 2022 ermittelten Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit diesen Anlagenmengen, zurückgegriffen. Es wurden darüber hinaus alle anderen Scope 1, 2 und 3 Treibhausgaskategorien des ÖBB Infrastruktur-Konzerns berücksichtigt. Für die Kosten für THG-Emissionen wurden die Daten aus den Szenarien der Internationalen Energieagentur (IEA) verwendet. Diese Herangehensweise führte zur Identifikation eines klimabedingten Netto-Übergangsrisikos (transitorisches Risiko). Für die kommenden Jahre ist eine Verbesserung und Verfeinerung des quantitativen Ansatzes geplant, um eine Überleitung des vorerst qualitativ bewerteten Risikos zu ermöglichen. Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten, die nicht mit einem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft vereinbar sind, wurden nicht identifiziert (siehe auch Absatz in Unterkapitel E1-1 – gebundene Treibhausgasemissionen). Die verwendeten Klimaszenarien sind mit kritischen klimabezogenen Annahmen im Abschluss vereinbar, da eine Überleitung der Brutto- zu Nettorisiken erfolgte.

ESRS 2 IRO-2 In ESRS enthaltene von der Nichtfinanziellen Erklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Der Ausgangspunkt für die Nachhaltigkeitsberichterstattung stellt die doppelte Wesentlichkeitsanalyse (siehe Unterkapitel ESRS 2 IRO-1) dar. Entsprechend der ermittelten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden die Datenpunkte der jeweiligen wesentlichen themenspezifischen ESRS-Standards herangezogen. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Bereichen wurden die Berichtsinhalte erarbeitet, indem erforderliche Daten erhoben, analysiert und gemäß ESRS 1 Abschnitt 3.2 „Wesentliche Aspekte und Wesentlichkeit von Informationen“ einschließlich Schwellenwerten individuell für das jeweilige themenspezifische Kapitel berücksichtigt wurden.

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 im Kapitel E.5.

E.2. Umweltinformationen

Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020/852 (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-Verordnung (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. Die EU-Taxonomie-VO enthält insgesamt sechs Umweltziele (Artikel 9 EU-Taxonomie-VO). Das sind Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, ebenso Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

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 2023 werden auch im Geschäftsjahr 2024 die Anteile von taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten für die ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) samt der im Juni 2023 ergänzten neuen Aktivitäten dieser beiden Umweltziele in Form von Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx, OpEx) offengelegt. Erstmals werden im Geschäftsjahr 2024 für die weiteren vier Umweltziele auch die taxonomiekonformen Anteile gemäß Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486, welche für das Geschäftsjahr 2023 noch nicht erforderlich waren, evaluiert. Die Leistungskennzahlen wurden im Geschäftsjahr 2024 mit der gleichen Methodik wie in den Vorjahren ermittelt, im Zuge dessen wurde auch eine Aktualisierung der Betroffenheitsanalyse für alle sechs Umweltziele durchgeführt.

²⁸ <https://www.iea.org/reports/global-energy-and-climate-model/net-zero-emissions-by-2050-scenario-nze>.

Vorgehensweise zur Evaluierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten

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

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erfolgte auf Basis der nachfolgenden Delegierten Verordnungen:

- Delegierte Verordnung (EU) 2021 / 2139
- Delegierte Verordnung (EU) 2022 / 1214
- Delegierte Verordnung (EU) 2023 / 2485
- Delegierte Verordnung (EU) 2023 / 2486

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

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

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. Im Zuge der Analyse erfolgte weiters die Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse. Dazu wurden physische Klimarisiken, die für die Wirtschaftstätigkeiten wesentlich sind, einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unterzogen, nähere Informationen zur Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse finden sich in Kapitel E1 Klimawandel. Anschließend folgte eine Bewertung bereits vorhandener Anpassungsmaßnahmen und ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren. In einem letzten Schritt wurde sichergestellt, dass die sozialen Mindestschutzstandards in Anlehnung an die internationalen Rahmenwerke wie die OECD-Guidelines für multinationale Unternehmen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die Grundprinzipien und Rechte aus der Internationalen Charta der Menschenrechte sowie die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO – engl. ILO) eingehalten werden. Die Anforderungen gemäß Artikel 18 EU-Taxonomie-VO werden im ÖBB Infrastruktur-Konzern erfüllt. Nähere Informationen zu den Themen der Mindestschutzstandards ist in dem Kapitel ESRS 2 GOV-4 zu finden.

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

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten in der ÖBB Infrastruktur AG

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sind aufgrund der sehr breiten Struktur aktuell 13 (Vj: 13) der in den Delegierten Verordnungen zur Ergänzung der EU-Taxonomie-VO derzeit angeführten Wirtschaftstätigkeiten für die sechs Umweltziele relevant und damit taxonomiefähig.

Aus aktueller Sicht wurden folgende taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

Umweltziel	Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
CCM / CCA	4.1	Stromerzeugung mittels 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 50Hz-Netz bzw. Kraftwerk bis zum Endverbraucher (Triebfahrzeug)
CCM / CCA	4.10	Speicherung von Strom	Bau und Betrieb von Pumpspeicherkraftwerken
CCM / CCA	4.15	Fernwärme- / Fernkälteverteilung	Verteilung von Fernwärme- / kälte und Betrieb von zugehörigen Netzen (Hauptversorgung) vom öffentlichen Anschluss zum:zur Verbraucher:in
CE	5.3	Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	Aufbereitung von Betonschwellen
CCM / CCA	6.5	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen	Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen (Rail & Drive, Car:pool)
CCM / CCA	6.14	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
CCM / CE	7.2 / 3.2	Renovierung bestehender Gebäude	Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
CCM / CCA	7.3	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
CCM / CCA	7.7	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien

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

Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO

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

Im Bereich der Kernenergie und des fossilen Gases wurden keine Wirtschaftstätigkeiten identifiziert (siehe Meldebogen 1). Somit werden auch keine Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx und OpEx) berichtet bzw. wird auf die Offenlegung der weiteren Meldebögen verzichtet.

Zeile	Tätigkeiten	
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme / Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärme- / Kältegewinnung, die Wärme / Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein

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

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

Der KPI Umsatzerlös für das Geschäftsjahr 2024 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatz 2024

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Umsatz gesamt in Mo. EUR	Anteil Umsatz in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")							Mindestschutz	Taxonomiekonformer (A.1.) oder -fähiger (A.2.) Umsatzanteil 2023	Kategorie	"ermöglichte Tätigkeiten" Kategorie "Übergangstätigkeiten"
				Klimaschutz J; N; N/E/L	Anpassung an den Klimawandel J; N; N/E/L	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J; N; N/E/L	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J; N; N/E/L	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J; N; N/E/L	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J; N; N/E/L	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J/N	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J/N	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J/N	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J/N				
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
S tromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie	CCM 4.1., CCA 4.1.	0,5	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	0,0%		
S tromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3., CCA 4.3.	0,6	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	0,1%		
S tromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5., CCA 4.5.	92,3	7,5%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	9,7%		
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9., CCA 4.9.	280,7	22,8%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	20,9%	E	
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,1	0,0%	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	0,0%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	0,0 ¹⁾	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	T	
S chienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	408,5	33,2%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	35,7%	E	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	0,1	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	0,0%		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		782,7	63,5%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								66,4%		
davon "ermöglichte Tätigkeiten"		689,1	88,1%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	J	J	J	J	J	J	J	85,3%	E	
davon "Übergangstätigkeiten"		0,0	0,0%	100,0%						J	J	J	J	J	J	J	0,0%	T	
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Fernwärme-/Fernkälteverteilung	CCM 4.15., CCA 4.15.	10,1	0,8%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L								1,1%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	1,2	0,1%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L								0,1%		
S chienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	41,6	3,4%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L								3,8%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	107,1	8,7%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L								7,6%		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		160,1	13,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								12,5%		
Summe (A = A.1 + A.2)		942,7	76,5%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								78,9%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		288,9	23,5%																
Gesamt (A+B)		1 231,6	100,0%																

1) Kleinbetrug

Abkürzungen:
 J Ja.
 N Nein.
 EL Taxonomie fähig („eligible“).
 NEL nicht taxonomiefähig („not eligible“).
 E Ermöglichte Tätigkeit („enabling activity“).
 T Übergangstätigkeit („transitional activity“).

Umsatzanteil/ Gesamtumsatz	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz CCM	63,5%	76,5%
Anpassung an den Klimawandel CCA	0,0%	0,0%
Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen WTR	0,0%	0,0%
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft CE	0,0%	0,0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung PPC	0,0%	0,0%
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme BIO	0,0%	0,0%

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

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

Im Jahr 2024 lassen sich rd. 63,5 % (Vj: rd. 66,4 %) des Umsatzes der ÖBB Infrastruktur-Konzerns in Höhe von rd. 1.231,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.249,5 Mio. EUR) (siehe Erläuterung 4 zum Konzernabschluss) als taxonomiekonform klassifizieren. Den größten Beitrag leistet hier die Wirtschaftstätigkeit 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur. Diese umfasst zum Beispiel die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur, die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen sowie den Betrieb und die Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur. Als taxonomiefähig, jedoch nicht konform, wird ein Anteil von 13,0 % (Vj: rd. 12,5 %) des Gesamtumsatzes im Geschäftsjahr 2024 angesetzt, welcher sich aus den nicht erfüllenden technischen Bewertungskriterien vorwiegend im Bereich Baugewerbe und Immobilien der Wirtschaftstätigkeit 7.7 Erwerb und Eigentum an Gebäuden ergibt. Die ausgewiesenen taxonomiekonformen Umsatzerlöse entfallen mit rd. 61,1 % (Vj: rd. 64,2 %) auf Umsätze aufgrund von Verträgen mit Kund:innen und rd. 2,4 % (Vj: rd. 2,2 %) auf sonstige Umsatzerlöse.

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

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

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

Der KPI CapEx für das Geschäftsjahr 2024 stellt sich wie folgt dar:

KPI CapEx 2024

Wirtschaftstätigkeiten	Code	CapEx gesamt in Mio. EUR	Anteil CapEx in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNS H-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer (A.1.) oder -fähiger (A.2.) CapEx-Anteil 2023	Kategorie "ermöglichende Tätigkeiten"	Kategorie "Übergangstätigkeiten"
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme				
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
S tromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie	CCM 4.1., CCA 4.1.	29,2	0,8%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	J	0,4%	
S tromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3., CCA 4.3.	0,1	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	
S tromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5., CCA 4.5.	30,0	0,8%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	J	1,6%	
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9., CCA 4.9.	46,2	1,2%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	J	1,0%	
Speicherung von Strom	CCM 4.10., CCA 4.10.	60,5	1,6%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	J	1,9%	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	0,1	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	
S chienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	2 711,9	71,6%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	J	J	76,7%	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2 878,1	76,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%									81,6%	
davon "ermöglichende Tätigkeiten"		2 818,7	97,9%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	J	J	J	J	J	J	J	J	97,5%	
davon "Übergangstätigkeiten"		0,1	0,0%	100,0%						J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	8,7	0,2%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L									0,3%	
S chienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	366,9	9,7%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L									9,6%	
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2., CE 3.2.	54,9	1,4%	EL	N/E/L	N/E/L	EL	N/E/L	N/E/L									1,6%	
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3., CCA 7.3.	6,2	0,2%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L									0,2%	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	181,4	4,8%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L									0,5%	
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		618,2	16,3%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%									12,1%	
Summe (A = A.1 + A.2)		3 496,3	92,3%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%									93,7%	
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		293,0	7,7%																
Gesamt (A+B)		3 789,3 *)	100,0%																

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

Abkürzungen:

- J Ja.
- N Nein.
- EL Taxonomiefähig („eligible“).
- N/E/L nicht taxonomiefähig („not eligible“).
- E Ermöglichende Tätigkeit („enabling activity“).
- T Übergangstätigkeit („transitional activity“).

CapEx-Anteil/ CapEx gesamt	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz CCM	76,0%	92,3%
Anpassung an den Klimawandel CCA	0,0%	0,0%
Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen WTR	0,0%	0,0%
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft CE	0,0%	0,0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung PPC	0,0%	0,0%
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme BIO	0,0%	0,0%

Die Zugänge je Wirtschaftstätigkeit betreffen überwiegend Zugänge aus Investitionen in Sachanlagen (IAS 16). Der Bereich Verkehr verzeichnet im Rahmen der Schienenverkehrsinfrastruktur zusätzlich Investitionen in immaterielle Vermögenswerte (IAS 38), Zugänge von Leasingverhältnissen (IFRS 16) sowie Zugänge von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien. Die Zugänge im Bereich Baugewerbe und Immobilien setzen sich aus Investitionen in Sachanlagen (IAS 16), Leasingverhältnissen (IFRS 16) und Immobilieninvestitionen (IAS 40) zusammen.

Im Geschäftsjahr 2024 lassen sich rd. 76,0 % (Vj: rd. 81,6 %) der Investitionsausgaben des ÖBB Infrastruktur-Konzerns als taxonomiekonform verzeichnen (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss). Auch hier liefert die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ prozentual den größten Beitrag in Höhe von rd. 71,6 % (Vj: rd. 76,7 %). Zurückzuführen ist dies auf den aktuellen Rahmenplan des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Darüber hinaus klassifizieren sich rd. 16,3 % (Vj: rd. 12,2 %) der Investitionen als taxonomiefähig, jedoch nicht als ökologisch nachhaltige Tätigkeiten aufgrund der fehlenden Voraussetzungen für die Erfüllung der technischen Bewertungskriterien oder der „Do no significant harm“-Kriterien. Rd. 3,2 % (Vj: rd. 3,7 %) der Gesamtzugänge standen nicht in Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten („Topf-C-Investitionen“).

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft, ob der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG, der die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 2024 bis 2029 mit einem Volumen von rd. 21,2 Mrd. EUR betrifft, die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gemäß Delegierter Verordnung (EU) 2021 / 2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. erfüllt. Anhand einer Detailanalyse konnte festgestellt werden, dass die Kriterien erfüllt werden.

Der Rahmenplan wird jährlich von der Republik Österreich im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG genehmigt. Mit dem Rahmenplan werden wesentliche Aspekte des Regierungsprogramms im Bahnbereich auf Schiene gebracht und ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung der ÖBB Rahmenpläne bildet das Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG, in welchem die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert sind (siehe Erläuterungen A.2 im Konzernlagebericht). Unter anderem bildet die vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 einen wichtigen Schwerpunkt und zielt auf einen wirtschaftlich optimalen Mix aus Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien auf Grundlage der Elektrifizierungsstrategie ab. Die aktuelle und künftige Elektrifizierung der Strecken laut Rahmenplan bildet die Basis für die Zugänge gemäß Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur. Der Ausbau der Elektrifizierung der Schienenverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Es liegen keine relevant einzustufenden Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovationstätigkeiten vor. Die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte soll bis 2035 erfolgen. Der umfassende Kapitalaufwand im Geschäftsjahr 2024, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.917,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.827,9 Mio. EUR).

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

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

Der KPI OpEx für das Geschäftsjahr 2024 stellt sich wie folgt dar:

KPI OpEx 2024

Wirtschaftstätigkeiten	Code	OpEx gesamt	Anteil OpEx	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					DNS H-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")					Mindestschutz	Taxonomiekonformer (A.1.) oder -fähiger (A.2.) OpEx-Anteil 2023	Kategorie "ermöglichende Tätigkeiten"	Kategorie "Übergangstätigkeiten"	
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umweltschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft					Vermeidung und Verminderung der Umweltschmutzung
		in Mio. EUR	in %	J; N; N/E/L	J; N; N/E/L	J; N; N/E/L	J; N; N/E/L	J; N; N/E/L	J; N; N/E/L	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																		
Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie	CCM 4.1., CCA 4.1.	0,2	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	0,0%		
Stromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3., CCA 4.3.	0,3	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	0,0%		
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5., CCA 4.5.	15,1	1,7%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	1,6%		
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9., CCA 4.9.	17,9	2,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	2,0%	E	
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	476,4	52,9%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	43,5%	E	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	0,0 ¹⁾	0,0%	J	N	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	J	J	J	J	J	J	0,0%		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		509,9	56,7%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							47,0%		
davon "ermöglichende Tätigkeiten"		494,3	96,9%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	J	J	J	J	J	J	96,6%	E	
davon "Übergangstätigkeiten"		0,0	0,0%	0,0%						J	J	J	J	J	J	0,0%		T
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																		
Fernwärme-/Ferkälteverteilung	CCM 4.15., CCA 4.15.	0,1	0,0%	EL; N/E/L	EL; N/E/L	EL; N/E/L	EL; N/E/L	EL; N/E/L	EL; N/E/L							0,0%		
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,0 ¹⁾	0,0%	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L							0,0%		
Beförderung mit Motorrädern, Personkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	0,0 ¹⁾	0,0%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L							0,0%		
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	147,9	16,4%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L							22,7%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	55,2	6,1%	EL	EL	N/E/L	N/E/L	N/E/L	N/E/L							6,4%		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		203,3	22,6%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							29,1%		
Summe (A = A.1 + A.2)		713,2	79,2%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							76,1%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		186,9	20,8%															
Gesamt (A+B)		900,1	100,0%															

1) Kleinstbetrag

Abkürzungen:
 J Ja.
 N Nein.
 EL Taxonomie fähig („eligible“).
 N/E/L nicht taxonomie fähig („not eligible“).
 E Ermöglichende Tätigkeit („enabling activity“).
 T Übergangstätigkeit („transitional activity“).

OpEx-Anteil/OpEx gesamt	Taxonomie-konform je Ziel	Taxonomie-fähig je Ziel
Klimaschutz CCM	56,7%	79,2%
Anpassung an den Klimawandel CCA	0,0%	0,0%
Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen WTR	0,0%	0,0%
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft CE	0,0%	0,0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltschmutzung PPC	0,0%	0,0%
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme BIO	0,0%	0,0%

Die Basis für die Ermittlung der Betriebsausgaben bilden die jeweiligen Aufwandsposten gemäß IFRS-Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung. Im Zähler findet sich jener Teil der angeführten Betriebsausgaben, die auf taxonomiefähige und taxonomiekonforme Umsätze entfallen. Der Nenner umfasst alle relevanten Betriebsaufwendungen aus den Kategorien Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung.

Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben bemisst sich für das Geschäftsjahr 2024 auf rd. 56,7 % (Vj: rd. 47,0 %). Den größten Beitrag leistet auch hier nach wie vor die Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur mit rd. 52,9 % (Vj: rd. 43,5 %). Als taxonomiefähig, aber nicht ökologisch nachhaltig werden rd. 22,6 % (Vj: rd. 29,1 %) der Betriebsausgaben angeführt. Die Betriebsausgaben ökologischer Tätigkeiten (taxonomiekonform) in Höhe von rd. 56,7 % ergeben sich aus Wartungen und Reparaturen (externe Werkstätten, Material und bezogene Leistungen) und dem daraus resultierenden Personalaufwand.

Vermeidung von Doppelzählungen

Die identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB Infrastruktur-Konzern leisten bis auf die Wirtschaftstätigkeit 5.3. Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten aus dem vierten Umweltziel (Kreislaufwirtschaft, CE) zu 100 % einen wesentlichen Beitrag zum ersten Umweltziel (Klimaschutz, CCM). Des Weiteren werden durch die Zuordnung der Tätigkeiten der einzelnen Gesellschaften im Konzern zu einer konkreten Wirtschaftstätigkeit aus der EU-Taxonomie-VO ebenfalls Doppelzählungen vermieden. Durch einzelne Prüfschritte wurde gewährleistet, dass die Wirtschaftstätigkeiten im Bereich Umsatz, CapEx und OpEx voneinander abgrenzbar sind und Doppelzählungen vermieden werden.

Wesentlichkeiten

Bei der Herleitung der Werte zur Ermittlung der taxonomie relevanten Kennzahlen wurde die Grundgesamtheit betrachtet und analysiert. Die Betriebsausgaben für die Wirtschaftstätigkeiten des ÖBBInfrastruktur-Konzerns können nicht als „nicht erheblich“ für das Geschäftsmodell angesehen werden, somit wurde diese Erleichterungsbestimmung nicht in Anspruch genommen, mit Ausnahme der Wirtschaftstätigkeit 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 Umsatzerlöse rd. 0,01% des taxonomiefähigen Gesamtumsatzes entsprechen. Die Betriebsausgaben in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden ebenfalls als nicht erheblich angesehen, da die damit verbundenen Umsatzerlöse rd. 0,09 % vom taxonomiefähigen Gesamtumsatz entsprechen. In den Folgejahren wird die Auswirkung der Kennzahlen aus dieser Tätigkeit auf Basis des Verhältnisses zum Gesamtumsatz erneut geprüft und gegebenenfalls berichtet.

E1 Klimawandel

E1 Übersicht

Übersicht der tatsächlichen und potenziellen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Anpassung an den Klimawandel	E1-F-1	Schäden am Streckennetz durch Extremwetterereignisse führen zu Umsatzeinbußen und erhöhten Kosten für Reparaturen	Risiko	Mittelfristig	
	E1-F-2	Anpassungsmaßnahmen führen zu erhöhten Kosten	Risiko	Kurzfristig	
	E1-F-3	Steigerung der Klimaresilienz führt zu geringeren Investitionskosten	Chance	Langfristig	

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Klimaschutz	E1-A-1	Entstehung von Treibhausgasemissionen durch Straßenfuhrpark und Schienenfahrzeuge tragen zum Klimawandel bei	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	E1-A-2	Entstehung von indirekten Treibhausgasemissionen durch beschaffte Produkte, sowie Bau- und Dienstleistungen trägt zum Klimawandel bei	Negativ	Kurzfristig	– Vorgelagerte Wertschöpfungskette
	E1-A-3	Bereitstellung eines internen und externen ÖBB-Carsharings als Beitrag zum Klimaschutz.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
	E1-A-4	Entstehung von Treibhausgasemissionen durch die Nutzung von fossilen Energieträgern im Zuge des laufenden Betriebs von Gebäuden und Betriebsanlagen ³⁾	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
	E1-F-4	Nichteinhaltung der CO ₂ -Emissions-Reduktionsziele führt zu erhöhten Kosten und Reputationsschäden	Risiko	Langfristig	–
	E1-F-5	Nachhaltige Beschaffungskriterien führen zu erhöhten Kosten	Risiko	Mittelfristig	–
Energie	E1-A-6	Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft, Windkraft, Photovoltaik) steigert die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen und schont die natürlichen Ressourcen	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
	E1-A-4	Entstehung von Treibhausgasemissionen durch die Nutzung von fossilen Energieträgern im Zuge des laufenden Betriebs von Gebäuden und Betriebsanlagen ³⁾	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
	E1-F-6	Ausbau der Eigenproduktion wirkt sich positiv auf Ertragslage und Zahlungsströme aus	Chance	Mittelfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

³⁾ Mehrfachnennung der Auswirkung in der Tabelle, da Auswirkung für mehrere Unterthemen wesentlich ist.

GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Details zum allgemeinen Vergütungsprozess und der Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung sind unter ESRS 2 GOV-3 zu finden.

E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz

Der ÖBB Konzern trägt mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei. Das Übereinkommen von Paris, mit dem Ziel die Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen, die daraus resultierenden Ziele des Green Deals der EU (z. B. klimaneutrale Wirtschaft bis 2050) und die nationale Zielsetzung der Klimaneutralität in Österreich ab 2040 verstärken die Bedeutung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat die Verantwortung, eine diesen hohen Anforderungen gerecht werdende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und ermöglicht durch Investitionen in und den Betrieb der Schieneninfrastruktur nachhaltige Mobilität.

Das wichtigste Werkzeug zur Bereitstellung dieser Infrastruktur, zum weiteren Netzausbau und der Steigerung der Kapazität, ist der Rahmenplan, welcher geplante Projekte und deren Investitionssummen innerhalb des jeweils sechsjährigen Zeitraums darstellt. Der Rahmenplan ist das bundesseitige Planungs- und Finanzierungsinstrument für Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG und ist öffentlich einsehbar. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird in den kommenden sechs Jahren laut Rahmenplan 2024 bis 2029 jährlich rd. 3,5 Mrd. EUR in die Infrastruktur der Bahn investieren. Damit wird die Grundlage für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene geschaffen. Das Verlagerungspotenzial ist aber bei Weitem nicht ausgeschöpft. Hauptthemen liegen im Bereich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die sich aufgrund von fehlender Kostenwahrheit und mangelnder Umsetzung des Verursacherprinzips ergeben.

Über die Verkehrsverlagerung hinaus arbeitet der ÖBB Infrastruktur-Konzern an der Reduktion der eigenen Treibhausgasemissionen. Auf Basis der ÖBB Konzern Nachhaltigkeitsstrategie und den Konzernzielen sowie der Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende (siehe Kapitel ESRS 2) und den strategischen Zielen des Teilkonzerns wurde die #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie formuliert, welche 2024 per Vorstandsbeschluss freigegeben wurde. Nähere Informationen zur Strategie des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sind in Kapitel ESRS 2 zu finden.

Ein wesentlicher Teil dieser Strategie ist die Dekarbonisierung sowie der Klimaübergangsplan des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, welcher Anfang 2025 ebenfalls per Vorstandsbeschluss freigegeben wurde und folgende Ziele beinhaltet:

- Reduktion der Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen um 46 % bis 2030 (im Vergleich zum Basisjahr 2022)
- Klimaneutralität Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen bis 2035 (Netto-Null)
- Reduktion der Scope 3 Treibhausgasemissionen im Bereich des Anlagevermögens der Schieneninfrastruktur um 10 % bis 2030 (gegenüber Basisjahr 2022) bei derselben errichteten Anlagenmenge wie 2022

Unter Netto-Null versteht sich, analog zu den geltenden gesetzlichen Vorgaben, dass mindestens 90 % der Treibhausgasemissionen durch Maßnahmen im Unternehmen reduziert werden, bevor CO₂-Zertifikate zur Erreichung der Netto-Null für die letzten 10 % Anwendung finden können. Entsprechende konkrete Überlegungen zum Einsatz von CO₂-Zertifikaten werden erarbeitet und folgen in den nächsten Jahren.

Nähere Informationen zu den Treibhausgas-Emissionsreduktionszielen finden sich in Kapitel E1-4.

Entlang von Dekarbonisierungspfaden in den Bereichen Mobilität, Gebäude (und Betriebsanlagen) sowie Scope 3 plant der ÖBB Infrastruktur-Konzern schrittweise Reduktionsmaßnahmen. Die gesamtheitliche Steuerung der Konzern-Dekarbonisierungsstrategie liegt bei der ÖBB Holding AG, Reduktionsmaßnahmen werden von den Teilkonzernen eigenverantwortlich umgesetzt. Details zu den Fortschritten bei der Umsetzung des Übergangsplans werden in Kapitel E1-3/E1-4 angeführt.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat im Berichtsjahr rd. 2.850,0 Mio. EUR in ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten investiert (taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139). Diese Projekte entsprechen einem Anteil von rd. 74 % der gesamten CapEx des Unternehmens. Die Investitionen umfassen u. a. die Elektrifizierung der Strecke oder den Ausbau der erneuerbaren Energien. Darüber hinaus tragen die getätigten Investitionen in anderen Bereichen zur Ermöglichung der Mobilitätswende bei und sind dementsprechend als nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten (gemäß EU VO 2021 / 2139) zu bewerten. Weitere Informationen zu CapEx-Plänen, die den Übergangsplan unterstützen (Wirtschaftstätigkeiten 7.3, 6.5 und 6.14) und entsprechende Leistungsindikatoren sind im Unterkapitel „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020 / 852 (Taxonomie-Verordnung)“ dargestellt.

Die notwendigen Klimaschutzmaßnahmen für die Umsetzung des Übergangsplans (CapEx) sind für Scope 1 und Scope 2 bis 2030 finanziell in der Mittelfristplanung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns hinterlegt und belaufen sich derzeit in Summe auf rd. 1,0 Mrd. EUR. Zusätzlich läuft ein Investitionsprogramm von rd. 1,6 Mrd. EUR, um die erneuerbare Energieerzeugung weiter auszubauen und die Ziele der Energiestrategie zu erreichen.

Trotz gezielter Maßnahmen und Innovationen ist der ÖBB Infrastruktur-Konzern mit Herausforderungen in den Bereichen Mobilität und Gebäude konfrontiert, die eine vollständige Dekarbonisierung erschweren bzw. aktuell verhindern. Dies betrifft unter anderem die Erneuerung der Instandhaltungsflotte und der Servicejets, da für die neuen Hybridfahrzeuge auch weiterhin Diesel als Rückfallebene verwendet werden muss. Des Weiteren sind nach dem Jahr 2035 noch 19 Sonderfahrzeuge auf der Schiene in Betrieb, für die derzeit keine Dekarbonisierungsmaßnahmen getroffen werden können. Im Bereich der Straßenfahrzeuge kommt es zu einer laufenden Neubetrachtung der Rahmenbedingungen und technischen Weiterentwicklungen, derzeit sind aber gerade im Bereich der Nutzfahrzeuge noch keine Alternativen verfügbar. Im Bereich Gebäude stellen aufgrund der Abhängigkeit von externen Anbietern oder mangelnder verfügbarer Alternativen vor allem die Dekarbonisierung der Fernwärme und der Kältemittel eine Herausforderung dar. Diese Überlegungen wurden bei der Zielsetzung der Treibhausgas-Emissionsreduktionsziele bereits berücksichtigt.

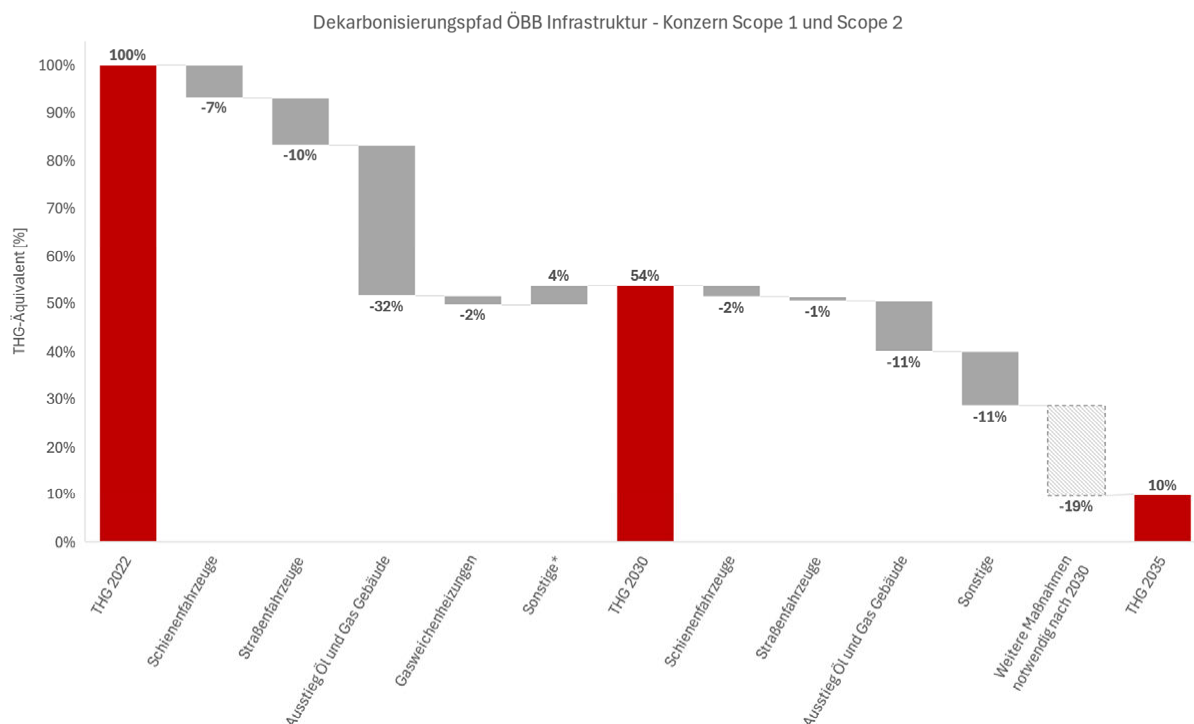
Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist bestrebt, die Wirtschaftstätigkeiten im Einklang mit den Kriterien der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139 auszuführen. Wie im Unterkapitel „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020 / 852 (Taxonomie-Verordnung)“ ersichtlich, wird im ÖBB Infrastruktur-Konzern bereits ein hoher Anteil an taxonomiekonformen Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben offengelegt. Besonders im Bereich der Immobilien bestehen jedoch noch einige Herausforderungen, die damit verbundenen Wirtschaftstätigkeiten taxonomiekonform auszuführen. Aus diesem Grund wird derzeit eine EU-Taxonomie-Strategie für nicht betriebsnotwendige Immobilien erarbeitet. Der Gebäudebestand des ÖBB Infrastruktur-Konzerns hat teils historischen Wert, an dem weiterhin festgehalten wird. Dieser Bestand kann in absehbarer Zeit die Kriterien der EU-Taxonomie nur zum Teil erfüllen. Die bestehenden Immobilien sollen jedoch bestmöglich verbessert und die Investitionen künftig möglichst taxonomiekonform ausgerichtet werden. Bei Neubauten wird angestrebt, die Anforderungen der EU-Taxonomie zu erfüllen.

Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen

Zentrale Hebel bei den direkten Scope 1 und den indirekten Scope 2 Treibhausgasemissionen sind unter anderem die Dekarbonisierung und Elektrifizierung der Schienen- und Straßenflotte (Einsatz alternativer Antriebstechnologien) sowie die Dekarbonisierung der Wärmebereitstellung der Gebäude und Betriebsanlagen (Ausstieg aus Öl und Gas). Darüber hinaus leistet der ÖBB Infrastruktur-Konzern durch die Bereitstellung und den Einsatz von 100 % erneuerbaren Energien im System Bahn sowie die Elektrifizierung des Streckennetzes einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Bilanz des ÖBB Konzerns und damit zur Erreichung dessen Klimaziele. Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz tragen zusätzlich zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bei (sowohl beim Mobilitätssektor als auch bei den Gebäuden).

Die nachfolgende Tabelle sowie die nachfolgende Grafik zeigen die wesentlichen Dekarbonisierungshebel im Bereich Scope 1 und 2 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und ihren quantitativen Beitrag zur Zielerreichung gemäß Übergangsplan. Nähere Informationen sowie dazugehörige Strategien sind in Kapitel E1-2 zu finden. Die wichtigsten Ziele und Maßnahmen werden in Unterkapitel E1-3 E1-4 genauer erläutert.

Pfad	Dekarbonisierungshebel	Maßnahmen	Scope
Mobilität	Schienenfahrzeuge	Dekarbonisierung Instandhaltungsfahrzeuge	Scope 1
		Dekarbonisierung Verschubloks (inkl. intern angemietete Fahrzeuge)	Scope 1
		Dekarbonisierung Rettungszugflotte durch Servicejets	Scope 1
	Straßenfahrzeuge	Elektrifizierung PKW-Flotte	Scope 1
		Elektrifizierung leichte Nutzfahrzeugflotte	Scope 1
		Ausstieg Ölheizanlagen	Scope 1
Gebäude und Betriebsanlagen	Öl und Gas Gebäude	Ausstieg Fossilgas-Heizanlagen	Scope 1
		Ausstieg Gasweichenheizungen	Scope 1
	Sonstige	Dekarbonisierung Fernwärme und Fernkälte	Scope 2
		Kältemittel Alternativen	Scope 1



*) Der Fernwärmeverbrauch wird durch die Umstellung der Öl- und Gasheizungen auf alternative Energieträger bis zum Jahr 2030 vorerst steigen, danach u. a. durch die Dekarbonisierungsprogramme der Fernwärmeanbieter sinken.

Mit den in der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie beschlossenen Maßnahmen zur Reduktion der Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen ist aus derzeitiger Sicht eine Reduktion um rd. 46 % bis 2030 (im Vergleich zum Basisjahr 2022) vorgesehen. Es liegt daher ein Treibhausgas-Emissionsreduktionsziel sowie ein Übergangsplan entsprechend dem 1,5-Grad-Ziel für den ÖBB Infrastruktur-Konzern für Scope 1 und 2 bis 2030 vor.

Sowohl beim Bezug von Fernwärme / Fernkälte als auch beim Einsatz von Kältemitteln ist der ÖBB Infrastruktur-Konzern von Drittlösungen abhängig. Kältemittel (zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Klimaanlagen) werden in der ÖBB Infrastruktur AG für Gebäudekühlung (z. B. Büros), zur Kühlung von Technikräumen (Telekommunikation, Leit- und Sicherungstechnik etc.) sowie in Tunnelbauwerken eingesetzt. Aufgrund der F-Gase Verordnung unterliegen Kältemittel in den nächsten Jahren rigoroser werdenden Grenzwerten. Dies wird zu einer Umstellung der Anlagen und einer Reduktion der THG-Emissionen und zu steigenden Reinvestkosten führen. Die Dekarbonisierung der Fernwärme ist von den Plänen der Anbieter abhängig, dieses Übergangsszenario wurde ebenfalls in den Dekarbonisierungspfad miteinbezogen.

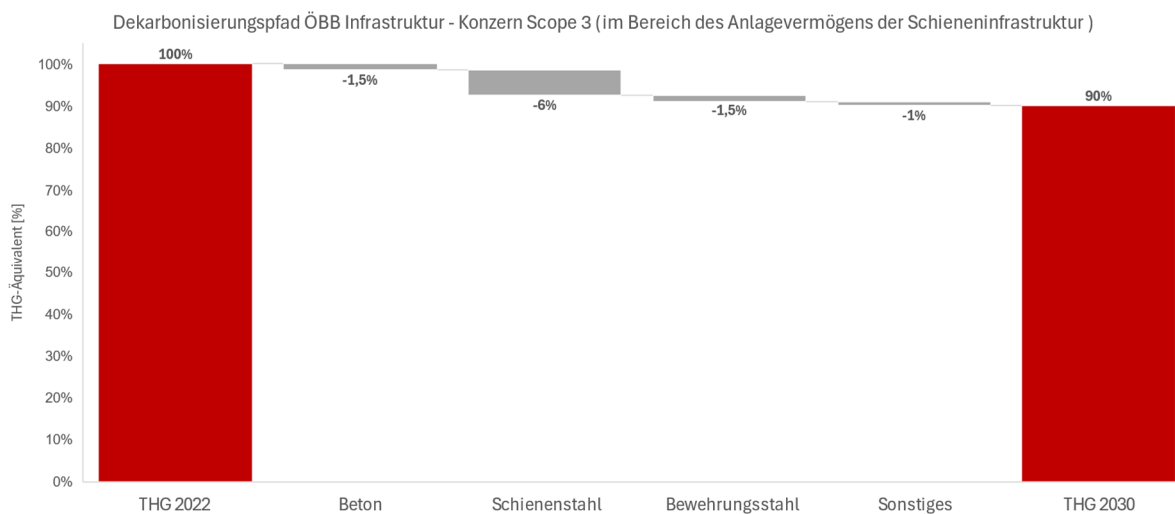
Bis 2035 sind zur Reduktion der verbleibenden Emissionen auf -90 % (Reduktionsziel vor Kompensation) im Vergleich zum Basisjahr 2022 zusätzliche Maßnahmen notwendig. Diese werden insbesondere die Dekarbonisierung der Nutzfahrzeugflotte betreffen. Die Beschaffung von E-Nutzfahrzeugen ist aufgrund des derzeitigen Marktangebots derzeit nicht wirtschaftlich darstellbar, wird jedoch – wie beispielsweise die Batterietechnologieentwicklung – laufend beobachtet. Aufgrund der spezifischen Nutzungsdauer von Nutzfahrzeugen ist eine Maßnahmenumsetzung zu einem späteren Zeitpunkt zur Erreichung der Ziele weiterhin möglich.

Scope 3 Treibhausgasemissionen

Die Hebel zur Reduktion der Scope 3 Treibhausgasemissionen ergeben sich für die ÖBB Infrastruktur AG aus den identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe ESRS 2 – IRO 1). Diese betreffen die Treibhausgasemissionen aus Bau und Instandhaltungstätigkeiten und fallen in die Scope 3 Kategorien „Beschaffung von Kapitalgütern“ und „Beschaffung von Produkten sowie Dienstleistungen“ (GHG Protocol²⁹ 3.1 und 3.2). Die wesentlichen Treibhausgasemissionstreiber sind Stahl sowie Beton und in geringerem Ausmaß Aluminium, Glas und Kupfer. Diese stellen daher die Dekarbonisierungshebel dar und wurden auf Basis einer Analyse der verbauten Mengen im Bereich der Schieneninfrastruktur ermittelt.

Die nachfolgende Tabelle sowie die nachfolgende Grafik zeigen die wesentlichen Dekarbonisierungshebel im Bereich Scope 3 und ihren quantitativen Beitrag zur Zielerreichung gemäß Übergangsplan. Nähere Informationen sowie dazugehörige Strategien sind in Kapitel E1-2 zu finden. Die wichtigsten Ziele und Maßnahmen werden in Kapitel E1-3/E1-4 genauer erläutert. Für die Scope 3 Emissionen beim Bau und der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur werden aktuell die konkreten Maßnahmen erarbeitet und liegen daher zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vor.

Pfad	Dekarbonisierungshebel	Maßnahmen	Scope
Scope 3	Beton	Die Detailmaßnahmen zur Zielerreichung sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung in Bearbeitung.	Scope 3
	Schienenstahl		Scope 3
	Bewehrungsstahl		Scope 3
	Sonstiges		Scope 3



²⁹ <https://ghgprotocol.org/>

Die Scope 3 Emissionen sind maßgeblich vom Projektvolumen und den dabei umgesetzten Materialmengen abhängig. Daher bezieht sich die Zielsetzung zur Treibhausgasreduktion auf das Projektgeschehen im Bereich der Schieneninfrastruktur und die dazugehörigen Massen im Jahr 2022 und ist in Relation zu diesen festgelegt. Aufgrund der starken Abhängigkeit von der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der Baustoffindustrie können für im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG verbaute Massen dieser Industrien die sektorspezifischen Dekarbonisierungspfade gemäß Science Based Targets Initiative (SBTi)³⁰ zur Anwendung kommen. Dadurch ergibt sich eine notwendige Treibhausgasreduktion von -28 % bis 2030 für die wesentlichen Treiber des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, um mit dem 1,5-Grad-Ziel konform zu sein. Wegen der starken Abhängigkeit von Schlüsselindustrien bei der Dekarbonisierung und der Verantwortung, zur Verfügung gestellte finanzielle Mittel zur Umsetzung der Mobilitätswende möglichst effizient einzusetzen, wurde in Abstimmung mit internen Expert:innen ein ambitioniertes Ziel festgelegt. Mit dem im Übergangsplan zum Klimaschutz beschlossenen Ziel zur Reduktion der Scope 3 Treibhausgasemissionen ist aus derzeitiger Sicht eine Reduktion um rd. 10 % der Treibhausgasemissionen beim Bau und der Instandhaltung von Schieneninfrastruktur bis 2030 (im Vergleich zum Basisjahr 2022 und bei derselben Anlagenmenge wie 2022) vorgesehen. Daher ergibt sich keine Konformität des Übergangsplans oder der Zielsetzungen im Bereich Scope 3 THG-Emissionen mit dem 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens. Es liegt daher für die gesamte Betrachtung aller Treibhausgasemissionen (Scope 1, 2 und 3) des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, aufgrund der fehlenden Konformität im Bereich der Scope 3 Emissionen, kein Übergangsplan mit dazugehörigen Zielsetzungen entsprechend dem 1,5-Grad-Ziel für den ÖBB Infrastruktur-Konzern bis 2030 vor.

SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Schienenverkehrsinfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG war seit jeher Naturgefahren wie Starkregen oder Stürmen ausgesetzt und zeigt in diesem Zusammenhang eine gewisse Vulnerabilität (Verwundbarkeit). Deshalb sind Risiken aus höherer Gewalt und Naturereignissen bereits seit vielen Jahren fester Bestandteil des Risikomanagements des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und im Risikokatalog verankert. Ereignisse wie das Hochwasser im September 2024 verdeutlichen, dass solche Risiken tatsächlich eintreten und erhebliche Auswirkungen haben können.

Der Klimawandel verändert jedoch die Dynamik dieser Naturgefahren. Die Häufung und Intensivierung extremer Wetterereignisse können die Schienenverkehrsinfrastruktur zunehmend beeinflussen und ihre Widerstandsfähigkeit auf die Probe stellen. Dabei ist es entscheidend, zwischen Naturgefahren und Klimagefahren – und in weiterer Folge Klimarisiken – zu unterscheiden. Naturgefahren sind natürliche Ereignisse, die unabhängig vom Klimawandel auftreten, während Klimagefahren durch den Klimawandel verstärkt oder sogar verursacht werden, beispielsweise durch häufigere Hitzewellen oder vermehrten Starkregen. Physische Klimarisiken entstehen dann, wenn Klimagefahren auf exponierte und vulnerable Systeme, wie beispielsweise die Schienenverkehrsinfrastruktur, treffen.

Um auf zukünftige klimatische Entwicklungen vorbereitet zu sein, ist es unerlässlich, Klimarisikoanalysen durchzuführen. Diese dienen als Grundlage, um zu bewerten, ob bekannte Naturgefahren in Zukunft kurz-, mittel- oder langfristig zu Klimarisiken werden könnten.

In der ÖBB-Infrastruktur AG wurden auf Basis einer fundierten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (siehe ESRS 2 IRO-1) folgende wesentliche klimabezogenen Risiken identifiziert:

Klimarisiken	
Physische Klimarisiken	<ul style="list-style-type: none"> – Hitze – Starke Niederschläge – Lawinen – Sturm
Transitorische Klimarisiken	– Nichteinhaltung der CO ₂ -Emissions-Reduktionsziele

³⁰ <https://sciencebasedtargets.org/>.

Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells im Kontext des Klimawandels

Die Resilienzanalyse umfasst die gesamten Geschäftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sowie alle wesentlichen physischen und transitorischen Klimarisiken. Im Zuge der Resilienzanalyse wurden auch Teile der vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet (siehe auch Unterkapitel ESRS 2 IRO-1). Sie wurde am 12.11.2024 durchgeführt und basiert auf den Annahmen und Parametern des Szenarios „Netto-Null-Emissionen bis 2050 (NZE)“ der Internationalen Energieagentur (IEA). Um die Resilienz des Geschäftsmodells zu ermitteln, erfolgte eine Überleitung der identifizierten physischen und transitorischen Bruttoreisiken zu Nettoisiken. Dabei wurde geprüft, inwiefern bestehende oder geplante Maßnahmen, insbesondere Klimaschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel gemäß ESRS E1-3, zur Reduktion von Bruttoreisiken beitragen können. Die verwendeten Zeithorizonte der Resilienzanalyse entsprechen denjenigen der Klimarisikoanalyse für physische und transitorische Risiken (siehe Kapitel E1-4). Die Analyse hat gezeigt, dass Unsicherheiten hinsichtlich der Geschwindigkeit und des Umfangs regulatorischer Änderungen, der Marktentwicklung für nachhaltige Technologien und der Auswirkungen extremer Wetterereignisse auf die Schienenverkehrsinfrastruktur bestehen. Für als risikobehaftet identifizierte Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten (Schienenverkehrsinfrastruktur) wurden spezifische Strategien, Ziele und Maßnahmen entwickelt, um diese Risiken zu adressieren (siehe ESRS E1-3, E1-4). Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist in der Lage, sein Geschäftsmodell kurz-, mittel- und langfristig an die Folgen des Klimawandels anzupassen, da die geplanten Maßnahmen (siehe Kapitel E1-3 und E1-4) durch entsprechende finanzielle Mittel in den Budgets hinterlegt sind. Dadurch ist der ÖBB Infrastruktur-Konzern resilient gegenüber wesentlichen Klimarisiken.

Exkurs: Jahrhunderthochwasser September 2024

Die extremen Unwetter im Osten Österreichs im September 2024 haben zu gravierenden Hochwasserschäden an Teilen der ÖBB Infrastruktur geführt (siehe auch Informationen in den Kapiteln A.2. und B.2.). Hochwasser stellt eine bedeutende Naturgefahr für die Schienenverkehrsinfrastruktur in Österreich dar. Um den Risiken von Hochwasser zu begegnen, werden bereits zahlreiche Vorsorgemaßnahmen getroffen, die regelmäßig überprüft und weiter ausgebaut werden. Nach dem außerordentlichen Hochwasser im September 2024 wurde veranlasst, dass interne Prozesse und Maßnahmen im Umgang mit Hochwasser überprüft und auf Basis der aktuellen Informationslage (z. B. HORA-Daten) gezielt angepasst und weiterentwickelt werden.

Aktuelle Klimastudien deuten darauf hin, dass Starkregenereignisse in Österreich tendenziell an Intensität und Häufigkeit zunehmen. Besonders in den Sommermonaten können dadurch innerhalb kurzer Zeit erhebliche Niederschlagsmengen auftreten. Diese Intensivierung der Regenfälle könnte für verschiedene Regionen des Landes eine wachsende Herausforderung darstellen und verstärkt vorausschauende Maßnahmen erforderlich machen. Starkregen führt jedoch nicht automatisch zu Hochwasser. Hochwassergefahren entstehen erst dann, wenn mehrere Faktoren zusammenwirken, wie etwa bereits gesättigte Böden durch vorangegangene Regenfälle, begrenzte Pufferkapazitäten in Fluss- und Bachläufen oder topografische Gegebenheiten, die den Wasserabfluss erschweren. Gleichwohl bleibt das Risiko bestehen, dass vermehrte Starkregenereignisse häufiger kritische Situationen schaffen könnten, die die Schienenverkehrsinfrastruktur beeinträchtigen. Die ab frühestens 2026 verfügbaren Klimaszenarien speziell für Österreich (ÖKS26) zur Klimagefahr „Hochwasser“ werden dabei unterstützen, das Hochwasserrisiko künftig präziser beurteilen zu können. Auf dieser Grundlage wird die ÖBB-Infrastruktur AG die bestehenden Vorsorgemaßnahmen weiter optimieren und gezielt ausbauen, wobei bereits jetzt die vorhandenen internen Prozesse und Maßnahmen evaluiert und angepasst werden.

IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie weitere nähere Informationen werden im Unterkapitel ESRS 2 IRO-1 näher beschrieben.

E1-2 Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Die folgenden Konzepte spielen für den ÖBB Infrastruktur-Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle:

Klimaschutz

Nr.	Konzepte	Beschreibung
E1-K-1	#INFRA.Mobilitätswende ¹⁾	<p>Unter dem Titel #INFRA.Mobilitätswende legt der ÖBB Infrastruktur-Konzern 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 die Themen Klimaschutz und Energie ist folgende Stoßrichtung definiert:</p> <p>Energiewende und Klimaschutz – eine grüne Bahn für die Kund:innen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wir steigern die Produktion von grünem Bahnstrom durch den Ausbau erneuerbarer Energien – Wir erhöhen die Energieeffizienz im Bahnbetrieb²⁾ und optimieren in einem beschränkten Ausmaß die Energieeffizienz in Gebäuden – Wir ökologisieren die Anlagenbereitstellung in Bau und Instandhaltung. Prinzipien der Kreislaufwirtschaft werden in allen Prozessschritten mitbetrachtet – Wir reduzieren den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens durch die Dekarbonisierung der Mobilität und der Gebäude, die Elektrifizierung von Strecken und die Prüfung von alternativen Antriebsformen auf Straße und Schiene
E1-K-2	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie ¹⁾	#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.

¹⁾ Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

²⁾ Der Begriff Bahnbetrieb im Kontext der Energieeffizienz in der #INFRA.Mobilitätswende inkludiert die Energie, die zur Bereitstellung der Infrastruktur eingesetzt wird, beinhaltet aber nicht die Traktionsenergie der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Nähere Informationen zur Strategie des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sind im Unterkapitel ESRS 2 SBM-1 erläutert. Konkrete Ziele und entsprechende Zielerreichung sind in Kapitel E1-3 E1-4 zu finden.

Nachfolgend werden die wesentlichsten Strategien in den Bereichen Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel angeführt.

Ausbau erneuerbare Energie

Seit 2018 nutzt der ÖBB Konzern ausschließlich Bahnstrom aus 100 % erneuerbaren Energiequellen. Ebenso wurde ab 2019 auch die Drehstromversorgung aller Bahnhöfe, Büros, Werkstätten und anderer Betriebsanlagen auf Strom aus 100 % erneuerbaren Energieträgern umgestellt. Ein maßgeblicher Teil des Stroms, der für den Betrieb benötigt wird, kommt aus neun ÖBB Wasserkraftwerken, vier Partner-Wasserkraftwerken und derzeit mehr als 100 Solarkraftwerken. Seit Ende 2022 speist auch die Windkraftanlage in Höflein in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) ein. Die restliche Menge des benötigten Stroms wird vom Markt zugekauft und stammt ebenfalls zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen (abgesichert mit Herkunftsnachweisen). Mit sieben Frequenzumformern wird das Bahnstromnetz, welches mit einer Frequenz von 16,7-Hz betrieben wird, mit dem öffentlichen 50-Hz-Netz verbunden.

Die Steigerung des Eigenversorgungsgrades mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern steht im Mittelpunkt der 2023 beschlossenen Energiestrategie der ÖBB-Infrastruktur AG. Bis 2030 wird weiterhin verstärkt in den Ausbau erneuerbarer Energien investiert, um den Eigenversorgungsgrad (Eigenproduktion und Partnerkraftwerke) der Bahnstromversorgung bis 2030 auf 80 % zu erhöhen.

Neben den Projekten zum Ausbau der Wasserkraft forciert die ÖBB-Infrastruktur AG auch den weiteren Ausbau bahneigener Photovoltaik- und Windkraftanlagen. Der mittels 50-Hz-Photovoltaikanlagen erzeugte Strom trägt zur Steigerung des Eigenversorgungsgrades der Gebäude und Betriebsanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG bei, im Bereich der 16,7-Hz-Photovoltaikanlagen kann der produzierte Bahnstrom zum Teil direkt in die Oberleitung eingespeist werden.

Energieeffizienz

Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist das Thema „Energieeffizienz“ für den ÖBB Infrastruktur-Konzern von zentraler Bedeutung. Wie in der Energiestrategie definiert, soll die innerbetriebliche Energieeffizienz bis 2030 um 25 % erhöht werden.

Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Betriebsanlagen sowie weitere Maßnahmen, wie beispielsweise die Elektrifizierung des Fuhrparks wichtige Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar.

Elektrifizierung

Auf Basis der übergeordneten Bundes- und Unternehmensstrategien wird der Elektrifizierungsgrad des Netzes in den nächsten Jahren weiterhin gesteigert. Mittels eines mehrphasigen Elektrifizierungsplans wird der Elektrifizierungsgrad bis 2030 auf 85 % und bis 2035 auf 89 % angehoben. Für Nebenstrecken und Verschubbereiche, deren Elektrifizierung aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar ist, soll die aktuelle Dieselflotte schrittweise durch alternative Antriebstechnologien ersetzt werden. Mit dem Ziel, einen möglichst hohen Anteil an elektrischen, dekarbonisierten Betrieb zu ermöglichen und die vorhandenen Ressourcen optimal zu nutzen, wurde in Abstimmung mit den Entscheidungsträger:innen bei einigen Strecken der Akkubetrieb inklusive der dafür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen als sinnvollste Variante definiert. In den nächsten rund 10 Jahren werden so laufend zu den Streckenneubauten weitere Elektrifizierungsmaßnahmen auf insgesamt 20 Strecken gesetzt. Damit werden die Voraussetzungen für 100 % elektrischen, dekarbonisierten Schienenpersonenverkehr geschaffen.

Dekarbonisierung Gebäude

Der Ausstieg aus Heizöl bis 2030 und der Ausstieg aus Fossilgas bis 2034 wurden als Schwerpunkte zur Dekarbonisierung im Gebäudebereich definiert. Die Reihenfolge und die Anzahl der bestehenden Heizanlagen, welche bis zum Geschäftsjahr 2030 bzw. 2034 auf Alternativenenergieträger umgebaut werden, wurden in Abhängigkeit ihres Baujahres festgelegt.

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

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

Darüber hinaus soll der Gebäudebestand der ÖBB in Hinblick auf mögliche Optimierungspotenziale evaluiert und entsprechend der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie sukzessive erneuert werden, damit das Ziel der Klimaneutralität (Netto-Null) im Gebäudebereich erreicht werden kann. Neben den technischen Potenzialen werden die strategische Ausrichtung der Produktportfolios und die verwaltungstechnischen Gegebenheiten berücksichtigt.

Dekarbonisierung Betriebsanlagen

Um die Funktionalität der Weichen auch bei Schnee und Eis sicherzustellen, sind Weichen mit Heizungen ausgestattet. Um die Anlagen effizienter betreiben zu können, wurde der Ausstieg aus Erdgasweichenheizungen bis 2030 beschlossen. Derzeit werden noch knapp 300 Weichenheizungen mit Erdgas betrieben. Die bestehenden gasbetriebenen Weichen werden sukzessive umgerüstet und Erdgas durch elektrische Energieversorgung ersetzt.

Dekarbonisierung Mobilität: Straße und Schiene

Die ÖBB Infrastruktur AG nutzt eine Flotte von mehr als 2.000 Kraftfahrzeugen und mehr als 2.000 schienengebundenen Fahrzeugen. Die Rail Equipment GmbH & Co KG ist Fuhrparkmanager, Fahrzeugkompletanbieter und Servicedienstleister für straßengebundene Fahrzeuge des ÖBB Konzerns und schienengebundene (Spezial-)Fahrzeuge der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Rail Equipment verfolgt konsequent eine im Konzern abgestimmte Dekarbonisierungsstrategie, die die vollständige Dekarbonisierung des Pkw-Straßenfuhrparks (M1) bis 2030 vorsieht. Ebenso werden Kriterien für Emissionen und Treibstoffverbrauch für konventionell angetriebene Fahrzeuge vorgegeben und bewertet. Damit wird gewährleistet, dass der Kfz-Fuhrpark der ÖBB-Infrastruktur AG auch zukünftig ökologisch ausgerichtet und mit modernster Batterie- und Motorentechnologie ausgestattet ist. Nach Möglichkeit werden vorzugsweise Elektro- bzw. Hybridfahrzeuge beschafft. Als Grundlage der Dekarbonisierung des Fuhrparks wird auch der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur weiter vorangetrieben.

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

Es handelt sich dabei um die Beschaffung von Hochleistungsinstandhaltungsfahrzeugen und Steuerwagen, Servicejets, Schotterwagen sowie Verschubloks, die in den Jahren 2025 bis 2033 geliefert werden. Durch diese Beschaffungen können bestehende dieselbetriebene Schienenfahrzeuge ersetzt werden. Die Fahrzeuge sind mit einem Elektro-Hybrid-Antrieb ausgestattet, wodurch künftig eine wesentliche Reduktion des Treibstoffverbrauchs erreicht werden kann.

Carsharing

Durch ein konzerninternes Carsharingangebot wird die Auslastung der Dienstkraftfahrzeuge optimiert. Darüber hinaus stehen internen und externen Kund:innen unter der Marke „ÖBB Rail&Drive“ österreichweit über 400 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharingangebot laufend weiterentwickelt sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert.

Dekarbonisierung Scope 3

Die konzernweite Erfassung und Reduktion der Scope 3 Emissionen erfolgt zentral gesteuert durch die ÖBB-Holding AG und unter Mitwirkung der ÖBB Teilkonzerne. Da es sich bei den Scope 3 Emissionen um einen wesentlichen Beitrag bei den verursachten Emissionen handelt, befindet sich die Stoßrichtung zur Dekarbonisierung bereits in der übergeordneten Strategie, der #INFRA.Mobilitätswende. Aufgrund der Tatsache, dass einige der Scope 3 Emissionen der ÖBB Infrastruktur AG stark vom Markt und dessen Teilnehmer:innen beeinflusst sind und daher eine Abhängigkeit gegeben ist (siehe dazu auch die Beschreibung der wesentlichen Scope 3 Hebel (Kapitel E1-1), existieren unterschiedliche Hebel in der Umsetzung der Dekarbonisierung. Im Jahr 2023 wurde mit der Erarbeitung erster konzernweit strategischer Stoßrichtungen zur Reduktion von Scope 3 Emissionen begonnen. Erste Maßnahmen (z. B. bezüglich nachhaltiger Beschaffung) werden bereits laufend umgesetzt. Die ÖBB Infrastruktur AG verfolgt neben den strategischen Stoßrichtungen des Konzerns auch selbst ambitionierte Ziele zur Minderung der Treibhausgasemissionen (siehe Tabelle Zielsetzungen in Kapitel E1-4) sowie die strategische Stoßrichtung der Reduktion des CO₂-Fußabdrucks des Unternehmens bei den Scope 3 Emissionen durch nachhaltige Beschaffung, optimierte Planung sowie der aktiven Förderung von Forschung und Entwicklung in diesem Bereich. Auch andere Bemühungen des Konzerns wie die Elektrifizierung des Streckennetzes tragen indirekt bei, die Scope 3 Emissionen der Nutzung des Bahnnetzes (GHG-Protocol Kategorie 3.11) zu reduzieren. Darüber hinaus stellt die Weiterbildung und die weiterhin verstärkte Schaffung des Bewusstseins der Mitarbeiter:innen im Zusammenhang mit Scope 3 Emissionen eine unterstützende Funktion dar.

Anpassung an den Klimawandel

Nr.	Konzept	Beschreibung
E1-K-3	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie ^{1) 2) 3)}	<ul style="list-style-type: none"> – #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 Anpassung an den Klimawandel sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert: – Wir stellen eine funktionsfähige, sichere und klimaresiliente Schienenverkehrsinfrastruktur unter geänderten Klimabedingungen sicher – Wir setzen präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden an der Infrastruktur, von Unterbrechungen und daraus nachgelagerter Effekte sowie für den Schutz der Verkehrsteilnehmenden – Wir optimieren laufend Informations- und Frühwarnsysteme für die Schienenverkehrsinfrastruktur, um Risiken vorzubeugen und Naturgefahren besser managen zu können – Wir sichern die Effizienz und Zuverlässigkeit der Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen unter Berücksichtigung der klimatischen Veränderungen – Wir stärken die Resilienz unseres nicht betriebsnotwendigen Immobilienbestands gegenüber klimatischen Veränderungen, um langfristig den Werterhalt und die Sicherheit unseres Immobilienbestandes zu gewährleisten

¹⁾ Strategien werden vom Vorstand der ÖBB Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

Nähere Informationen zur Strategie des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sind im Unterkapitel ESRS 2 SBM-1 erläutert. Konkrete Ziele und entsprechende Zielerreichung sind in Kapitel E1-3 E1-4 zu finden.

E1-3 E1-4 Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Im Zusammenhang mit Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wurden diverse Ziele und Maßnahmen definiert, die in den nachfolgenden Tabellen dargestellt werden. Diese zeigen u. a. die Fortschritte bei der Umsetzung des Übergangsplans.

Klimaschutz

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Reduktion der Scope 1 und Scope 2 ¹⁾ Treibhausgasemissionen um 46 % bis 2030 und Erreichung der Klimaneutralität (Netto-Null) bis 2035	2030 / 2035	24.000 / Netto-Null	t CO ₂ e	2022	44.758	39.611	E1-K-2	E1-A-1 E1-A-4 E1-F-4
Reduktion der Scope 3 Treibhausgasemissionen im Bereich des Anlagevermögens der Schieneninfrastruktur um 10 % bis 2030 bei derselben errichteten Anlagenmenge wie 2022 ²⁾	2030	291.541	t CO ₂ e	2022	323.934	323.934	E1-K-2	E1-A-2 E1-F-4 E1-F-5
Steigerung des ÖBB Eigenversorgungsgrades aus erneuerbaren Energien im Bahnstrombereich	2030	80	% Eigenversorgungsgrad	2019	57,3	65,2	E1-K-2	E1-A-1 E1-A-6 E1-F-6
Steigerung der innerbetrieblichen Energieeffizienz um 25 %	2030	2,15	kWh / Zugkm	2019	3,08	2,64	E1-K-2	E1-A-4
Ausstieg aus Ölheizanlagen	2030	0	Anzahl Ölheizanlagen	2019	259	170	E1-K-2	E1-A-4
Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen	2034	0	Anzahl fossile Gasheizanlagen	2022	1.268	1.037	E1-K-2	E1-A-4
Ausstieg aus gasbetriebenen Weichenheizungen	2030	0	Anzahl gasbetriebene Weichenheizungen	2022	380	286	E1-K-2	E1-A-4
Steigerung des Elektrifizierungsgrades auf 85 % bis 2030 und auf 89 % bis 2035	2030 / 2035	85/ 89	% elektrifiziertes Streckennetz	2018	73	75 ³⁾	E1-K-2	E1-A-1
Elektrifizierung der Pkw-Fahrzeugflotte (Klasse M1 ≤ 3,5t)	2030	100	% E-Fahrzeuge Straße (Klasse M1)	2022	11,1	21,2	E1-K-2	E1-A-1 E1-A-3
Dekarbonisierung der Instandhaltungsflotte Schiene	2034	100	% Hybridfahrzeuge	2023	0	0	E1-K-2	E1-A-1
Dekarbonisierung der Verschubloks	2030	100	% Hybridfahrzeuge	2023	0	0	E1-K-2	E1-A-1
Dekarbonisierung der Rettungszugflotte durch Servicejets	2027	100	% Rettungszüge 3. Generation	2023	0	0	E1-K-2	E1-A-1

¹⁾ Scope 2 Market based Betrachtung.

²⁾ Da sich der Status 2024 bei der Zielsetzung im Bereich Scope 3 auf dieselben errichteten Anlagenmengen wie 2022 bezieht, ist der Status unverändert, solange mindestens dieselbe Anlagenmenge im Baugeschehen umgesetzt wird und keine effektiven Treibhausgasreduktionen für die dahinterliegenden Materialien erzielt wurden. Da sich die Maßnahmen noch in Ausarbeitung befinden und die Umsetzung aufgrund der Planungszeiträume im Projektgeschehens zeitverzögert erfolgt, werden sich Änderungen im Zielerreichungsgrad erst mittelfristig abbilden.

³⁾ Kurzfristiger Rückgang des Elektrifizierungsgrades von 76 % im Jahr 2023 auf 75 % im Jahr 2024 durch die Übernahme der Steirischen Westbahn (ehemals GKB).

Die Einbindung der Interessenträger:innen erfolgt über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen. Sofern in den nachfolgenden Tabellen nicht zusätzlich beschrieben, wurden die jeweiligen Ziele im Rahmen bestehender Strategien durch die entsprechenden Geschäftsbereiche / Töchter unter Einbindung der relevanten Fachexpert:innen erarbeitet und festgelegt.

Nachfolgend werden die wichtigsten Maßnahmen beschrieben, die ergriffen und geplant wurden, um die klimabezogenen Ziele und Vorgaben der Strategien zu erreichen. Diese sind bis 2030 in der Mittelfristplanung des Teilkonzerns enthalten und daher mit budgetären Mitteln hinterlegt. Die Mittelfristplanung wird jährlich evaluiert und angepasst. Über das Jahr 2030 hinaus sind die Maßnahmen gegenwärtig aufgrund des Betrachtungszeitraums der Mittelfristplanung noch nicht vollständig budgetiert. Notwendige Mittel werden über den Rahmenplan zur Verfügung gestellt (siehe Unterkapitel E1-1) – die enthaltenen Maßnahmen berücksichtigen unternehmensbezogene Zielsetzungen. Dadurch ist ein kontinuierlicher Zugang zu Finanzmitteln sichergestellt. Der Rahmenplan wird analog zur Mittelfristplanung jährlich rollierend aktualisiert. In der Spalte „Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie“ findet sich mit Bezug auf die Finanzierung die Verknüpfung zu den Wirtschaftstätigkeiten der EU-Taxonomie. Weiterführende Informationen zu den Wirtschaftstätigkeiten gemäß EU-Taxonomie VO sowie entsprechende Leistungsindikatoren befinden sich in Unterkapitel „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020 / 852 (Taxonomie-Verordnung)“.

Bei Klimaschutzmaßnahmen, die einen Dekarbonisierungshebel für den ÖBB Infrastruktur-Konzern darstellen, wird die erwartete Gesamtreduktion der Treibhausgasemissionen durch diese laufenden Maßnahmen bis zum Jahr 2035 (ausgehend vom Basisjahr 2022) in der Spalte „Reduktion THG-Emissionen“ angeführt. Sofern Maßnahmen bereits abgeschlossen sind, wird die erzielte Reduktion der Treibhausgasemissionen durch diese Maßnahmen ebenfalls angeführt. Einige Maßnahmen haben keinen (wesentlichen) Einfluss auf die Emissionsreduktion des Teilkonzerns, führen aber zu einer Reduktion beim Gesamtkonzern (ÖBB Infrastruktur-Konzern als Enabler für den Konzern). Details zu den Entwicklungen der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Vorjahr sind in Kapitel E1-6 in der Treibhausgasbilanz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zu finden.

Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. **Rote Farbe** bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahme in Verzug ist.

Ziel:		Status
THG-Emissions-reduktionsziel Scope 1 & Scope 2	Reduktion der Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen um 46 % bis 2030 und Erreichung der Klimaneutralität (Netto-Null) bis 2035	
Zielumfang, Methodik und ESRS Sonderanforderungen	<p>Das Treibhausgas-Emissionsreduktionsziel wurde in enger Zusammenarbeit mit den relevanten Geschäftsbereichen / Töchtern erarbeitet. Bei der Festlegung des Ziels wurden bereits bestehende bzw. geplante Maßnahmen und Dekarbonisierungsstrategien des Teilkonzerns sowie künftige Entwicklungen (soweit möglich) berücksichtigt. Das Ziel umfasst den gleichen Konsolidierungskreis und die gesamten Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns gemäß der Treibhausgasbilanz in Kapitel E1-6. Das Basisjahr 2022 stellt das erste repräsentative Jahr nach der COVID-19-Pandemie dar und wurde aus diesem Grund als Ausgangsjahr gewählt. Große Emissionsreduktionen konnten jedoch bereits vor dem Jahr 2022 erzielt werden (Umstellung auf 100 % erneuerbare Energien bei Bahnstrom und Drehstrom in den Jahren 2018 und 2019).</p> <p>Das Ziel orientiert sich am sektorübergreifenden Dekarbonisierungspfad und ist mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5°Grad vereinbar: Der sektorübergreifende Reduktionspfad (absolute contraction methodology) der Science Based Targets Initiative (SBTI) sieht für Scope 1 und Scope 2 einen Referenzzielwert von -42 % für 2030 vor – basierend auf dem Bezugsjahr 2022.</p> <p>Zur Identifikation der wesentlichen Dekarbonisierungshebel wurden transitorische Klimarisiken berücksichtigt, in dem die Entwicklungen im 1,5-Grad-Szenario (NZE Szenario IEA) der relevanten vor- und nachgelagerten Aspekte der Wertschöpfungskette mitbetrachtet wurden. Weitere Informationen zur Erarbeitung der klimabedingten Übergangsrisiken finden sich in Kapitel E1 IRO-1.</p>	in Umsetzung
Maßnahme: Ziele und Klimaschutzmaßnahmen	Die gesetzten Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz sowie entsprechende Klimaschutzmaßnahmen (siehe nachfolgende Tabellen) sind die Grundlage für die Erreichung der Treibhausgas-Emissionsreduktionsziele. Konkrete Dekarbonisierungshebel und ihr geschätzter quantitativer Beitrag werden in Kapitel E1-1 angeführt.	in Umsetzung

<p>Ziel: THG-Emissions-reduktionsziel Scope 3</p>	<p>Reduktion der Scope 3 Treibhausgasemissionen im Bereich des Anlagevermögens der Schieneninfrastruktur um 10 % bis 2030 bei derselben errichteten Anlagenmenge wie 2022</p>	<p>Reduktion THG-Emissionen</p>	<p>Wirtschafts-tätigkeit EU-Taxonomie</p>	<p>Status</p>	
<p>Zielumfang, Methodik und ESRS Sonderanforderungen</p>	<p>Zur Identifikation der wesentlichen Hebel und zur Ableitung der Zielsetzungen wurden die Massenbilanzen und die Treibhausgasemissionen für das Basisjahr 2022 detailliert erhoben und betrachtet. Darauf basierend wurde gemeinsam mit Fachexpert:innen eine ambitionierte Zielsetzung erarbeitet.</p> <p>Der Zielumfang bezieht sich auf die vorgelagerten Scope 3 Treibhausgasemissionen, die beim Bau und der Instandhaltung von Schieneninfrastruktur entstehen. Es werden die gemäß GHG Protocol vorgesehenen Treibhausgase betrachtet. Die Zielsetzung bezieht sich auf den Anteil von 43 % der Scope 3 Treibhausgasemissionen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns der Kategorie 3.2 (entspricht 29 % der gesamten Scope 3 Treibhausgasemissionen), welche auch die entsprechende Wesentlichkeit im Zusammenhang mit dem Bau und der Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur abdeckt. Die Basis der Erarbeitung der Zielsetzung hat dieselben Massenbilanzen und Treibhausgasemissionsbewertungen zugrunde liegen, wie die Treibhausgasbilanz (siehe Kategorie 3.2), weswegen Konsistenz mit dem Treibhausgasinventar und dem Betrachtungsrahmen gegeben ist. Das THG-Reduktionsziel wurde berechnet, indem die sektoralen Übergangspfade von Zement und Stahl gemäß SBTi auf die eingesetzten Mengen der ÖBB Infrastruktur AG umgelegt wurden. Für die verbleibenden Investitionen wurde der sektorenübergreifende Übergangspfad von -42 % bis 2030 angewandt. Daraus ergibt sich eine Absenkung von -28 % gegenüber 2022 als ÖBB Infrastruktur-Konzern unternehmensspezifischer Dekarbonisierungspfad zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels des Pariser Klimaabkommens. Die Zielsetzung zur Reduktion um -10 % stellt einen technisch und wirtschaftlich darstellbaren, ambitionierten Reduktionspfad dar, der unter Einbezug möglichst vieler Faktoren erarbeitet wurde, allerdings keine Konformität mit dem Pariser Klimaabkommen und dem 1,5-Grad-Ziel aufweist. Die hier beschriebene Zielsetzung ist ein Teil des Übergangsplans aus Unterkapitel E1-1. Bei der Zielfindung fand eine Orientierung an den Entwicklungen des 1,5-Grad-Klimaszenarios sowie dem Net-Zero-Emission-Szenario der Internationalen Energieagentur statt. Die Zielsetzung nimmt dabei Rücksicht auf prognostizierte Entwicklungen der relevanten Wertschöpfungsketten, Risiken der Preissteigerung durch alternative Beschaffungen sowie dem geplanten Ausbauvolumen des Rahmenplans zur Mobilitätswende. Aufgrund der hohen technischen Anforderungen im Bahnbereich, auch aus Sicherheitsperspektiven, wurde sich bei der Identifikation von Alternativen auf zugelassene und bereits durch Normungen gestatte Varianten beschränkt. Da die Bautätigkeiten und die verwendeten Materialien den wesentlichen Treiber der THG-Emissionen darstellen, sind sowohl die Treibhausgasemissionen als auch die Zielerreichung vom umgesetzten Projektvolumen und den jeweiligen Gewerken mit Reduktionspotenzialen im Zieljahr abhängig. Die Zielsetzung wurde durch eine externe Beratungsleistung evaluiert, um eine realistische Abbildung zu gewährleisten. Die Zielsetzung basiert auf den identifizierten Dekarbonisierungshebeln im Bereich Schienenstahl, Bewehrungsstahl sowie Beton, welche im Kapitel zum Klimaübergangsplan genauer dargestellt sind (siehe Unterkapitel E1-1). Das Basisjahr 2022 stellt das erste repräsentative Jahr nach der COVID-19-Pandemie dar, in welchem auch die durchgeführten Bautätigkeiten repräsentativ waren, und wurde aus diesem Grund als Ausgangsjahr gewählt.</p>				<p>in Umsetzung</p>
<p>Maßnahme: Detailmaßnahmen in Bearbeitung</p>	<p>Die Maßnahmen zu den identifizierten Hebeln im Bereich Beton, Schienenstahl sowie Bewehrungsstahl und weitere Treibhausreduktionspotenziale im Bereich der Bautätigkeiten, liegen zum Zeitpunkt der Berichterlegung noch nicht vor und werden aktuell erarbeitet.</p>	<p>ca. 24.985 t CO₂e</p>	<p>CCM/CCA 6.14</p>	<p>in Planung</p>	

Ziel: Steigerung Eigenversorgungsgrad	Steigerung des ÖBB Eigenversorgungsgrades aus erneuerbaren Energien auf 80 % im Bahnstrombereich bis 2030	Reduktion THG-Emissionen ^{*)}	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Der Eigenversorgungsgrad bezieht sich auf die Eigenproduktion erneuerbarer Energie durch die ÖBB-Infrastruktur AG sowie den Bezug erneuerbarer Energie aus Partnerkraftwerken. Das Ziel bezieht sich auf den Bahnstrombereich und ist Teil der 2023 beschlossenen Energiestrategie.			in Umsetzung
Maßnahme: Ausbau PV Programm 16,7-Hz	Im Jahr 2024 wurden im Bereich der 16,7-Hz-Photovoltaikanlagen zwei Anlagen errichtet. Eine davon wurde als Agri-Photovoltaikanlage umgesetzt, welche neben der Energiegewinnung als Weidefläche für Hühner und Schafe dient. Die Photovoltaikanlagen erbringen einen Jahresenergieertrag von rd. 18 GWh. Aufgrund der Nähe zur Bahn kann der produzierte 16,7-Hertz-Bahnstrom direkt in die Oberleitung eingespeist werden.	n.a.	CCM/CCA 4.1	in Umsetzung
Maßnahme: Ausbau Wasserkraft	Inbetriebnahme des ÖBB Wasserkraftwerks Obervellach II: Nach rd. vier Jahren Bauzeit geht das Wasserkraftwerk im Jahr 2024 von der Errichtungsphase in den Probetrieb über. Durch den Neubau kann die Energieproduktion am Standort Obervellach um mehr als 35 % gesteigert und grüner Bahnstrom im Ausmaß von circa 125 GWh pro Jahr erzeugt werden.	n.a.	CCM/CCA 4.5 & 4.10	in Umsetzung
*) Da auch Zukaufe des Bahn- und Drehstroms bereits 2018 bzw. 2019 auf 100 % Strom aus erneuerbarer Energie umgestellt wurde, trägt eine Steigerung des Eigenversorgungsgrades nicht zur Reduktion von THG-Emissionen bei.				
Ziel: Steigerung Energieeffizienz	Steigerung der innerbetrieblichen Energieeffizienz um 25 % bis 2030	Reduktion THG-Emissionen ^{*)}	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Die innerbetriebliche Energieeffizienz ist definiert als Energiebedarf des ÖBB Infrastruktur-Konzerns bezogen auf die zurückgelegten Zugkilometer im Netz der ÖBB Infrastruktur AG.			in Umsetzung
Maßnahme: Energieeffizienzprogramm	Laufende Maßnahmen wie beispielsweise die Beschaffung neuer Elektrofahrzeuge, die Umrüstung auf LED oder die Sanierung von Wohngebäuden für Mitarbeiter:innen tragen zu einer Senkung des spezifischen Energiebedarfs in der Infrastruktur bei. Die kumulierten Einspareffekte aller Einzelmaßnahmen führen zur Steigerung der Energieeffizienz gemäß Ziel bis 2030.	n.a.	CCM/CCA 7.3	in Umsetzung
*) Die Steigerung der innerbetrieblichen Energieeffizienz wird durch eine Reduktion oder Stabilisierung des Gesamtenergieverbrauchs bei steigenden Kapazitäten erreicht. Um eine Doppelzählung der Einsparwirkung der einzelnen Energiesparmaßnahmen zu vermeiden, kann dem Energieeffizienzprogramm keine absolute THG-Reduktion zugeordnet werden.				
Ziel: Dekarbonisierung Gebäude	Ausstieg aus Ölheizanlagen bis 2030	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Ölheizanlagen in Gebäuden unter der Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.			in Umsetzung
Maßnahme: Umbau bestehender Ölheizanlagen	Bestehende Heizanlagen werden in Abhängigkeit ihres Baujahres bis 2030 auf Alternativenergieträger umgebaut.	ca. 4.500 t CO _{2e}	CCM/CCA 7.3	in Umsetzung
Ziel: Dekarbonisierung Gebäude	Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Fossilgas-Heizanlagen in Gebäuden unter der Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.			in Umsetzung
Maßnahme: Umbau bestehender Fossilgas-Heizanlagen	Bestehende Heizanlagen werden in Abhängigkeit ihres Baujahres bis 2034 auf Alternativenergieträger umgebaut.	ca. 14.300 t CO _{2e}	CCM/CCA 7.3	in Umsetzung

Ziel: Dekarbonisierung Betriebsanlagen	Ausstieg aus gasbetriebenen Weichenheizungen bis 2030	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Gasbetriebene Weichenheizungen im Netz der ÖBB Infrastruktur AG.			in Umsetzung
Maßnahme: Umrüstung gasbetriebener Weichen	Bestehende gasbetriebene Weichen werden sukzessive umgerüstet und Erdgas durch elektrische Energieversorgung ersetzt.	ca. 800 t CO ₂ e	nicht abgedeckt	in Umsetzung
Ziel: Elektrifizierung Streckennetz	Steigerung des Elektrifizierungsgrades auf 85 % bis 2030 und auf 89 % bis 2035	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Elektrifizierte Streckenkilometer im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG bezogen auf die gesamte Streckenlänge des Netzes. Eine Strecke ist elektrifiziert, wenn sie uneingeschränkt für den Betrieb mit Elektrofahrzeugen tauglich ist.			in Umsetzung
Maßnahme: Mehrphasiger Elektrifizierungsplan	Die Umsetzung des mehrphasigen Elektrifizierungsplans beinhaltet u. a.: Schaffung der Voraussetzungen für alternative Antriebstechnologien auf Nebenstrecken und Verschiebbereichen sowie Umsetzung weiterer Elektrifizierungsmaßnahmen auf 20 Strecken bis 2035.	n. a. (Enabler Rolle)	CCM/CCA 6.14	in Umsetzung
Ziel: Dekarbonisierung Mobilität	100 % Elektrifizierung der Pkw-Fahrzeugflotte bis 2030 (Klasse M1 ≤ 3,5 t)	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Anteil E-Fahrzeuge an der Klasse M1 (≤ 3,5 t) im Teilkonzern.			in Umsetzung
Maßnahme: Erneuerung der Fahrzeugflotte	Im Zuge der jährlichen Fahrzeugerneuerung werden definierte Dekarbonisierungsziele je Gesellschaft und Geschäftsbereich vorgegeben und umgesetzt, dies führt zur sukzessiven Erhöhung des Anteils alternativer Antriebssysteme bei Straßenfahrzeugen gemäß Dekarbonisierungsstrategie.	ca. 3.300 t CO ₂ e	CCM/CCA 6.5 (Rail&Drive)	in Umsetzung
Ziel: Dekarbonisierung Mobilität	Dekarbonisierung der Instandhaltungsflotte Schiene bis 2034	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Schienengebundene Instandhaltungsfahrzeuge im Bestandsnetz der ÖBB Infrastruktur AG.			in Umsetzung
Maßnahme: Tausch dieselbetriebener Instandhaltungsfahrzeuge	Dieselbetriebene Instandhaltungsfahrzeuge werden durch Fahrzeuge mit Hybridantriebstechnik getauscht (Oberleitung, Akku, Dieselgenerator als Rückfallebene). Erstes Fahrzeug bis 2025 (1. Tranche 2025–2028, 2. Tranche 2029–2033). Durch die Erneuerung der Instandhaltungsflotte kommt es zu einer Verkleinerung des Fuhrparks, Effizienzgewinnen und zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen durch Umstieg von Diesel- auf Hybridantrieb.	ca. 1.200 t CO ₂ e	nicht abgedeckt	in Umsetzung

Ziel: Dekarbonisierung Mobilität	Dekarbonisierung der Verschubloks bis 2030	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Verschubloks im Bestandsnetz der ÖBB-Infrastruktur AG.			in Umsetzung
Maßnahme: Tausch bestehender Verschubloks	Elektrohybridverschubloks (Oberleitung, Akku) ersetzen bestehende Diesel- und Elektro-Verschublokomotiven. Geplante Einlieferungen: Erstes Fahrzeug bis 2027, letztes Fahrzeug bis 2029. Durch die Erneuerung der Verschubloks und den Umstieg auf alternativen Antrieb kommt es zu Effizienzgewinnen und Verringerung der Treibhausgasemissionen.	ca. 2.200 t CO ₂ e	nicht abgedeckt	geplant
Ziel: Dekarbonisierung Mobilität	Dekarbonisierung der Rettungszugflotte durch Servicejets bis 2027	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang & Methodik	Rettungszugflotte im Bestandsnetz der ÖBB-Infrastruktur AG.			in Umsetzung
Maßnahme: Tausch bestehender Rettungszüge	Beschaffung von Rettungszügen der 3. Generation als Ersatz für die Rettungszüge 1. und 2. Generation (Koralmbahn, Semmering-Basistunnel sowie für das Bestandsnetz). Durch die Erneuerung der Rettungszugflotte durch Servicejets und den Umstieg auf alternativen Antrieb kommt es zu Effizienzgewinnen und Verringerung der Treibhausgasemissionen.	n.a. (in Instandhaltungsflotte Schiene enthalten)	nicht abgedeckt	in Umsetzung

Anpassung an den Klimawandel

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern verfolgt seit Jahren einen ganzheitlichen Ansatz zur Anpassung an den Klimawandel, der von Forschungsprojekten bis zur praktischen Umsetzung diverser Präventionsmaßnahmen reicht. Forschungsprojekte liefern essenzielle Erkenntnisse für die Entwicklung gezielter Anpassungsmaßnahmen, die anschließend in die Praxis umgesetzt werden. Operative Maßnahmen basieren sowohl auf aktuellen Forschungsergebnissen als auch auf der langjährigen Erfahrung im Umgang mit Naturgefahren. Übergeordnete Klimarisikoplanungen bieten darüber hinaus wertvolle Informationen für die kontinuierliche Überwachung und Steuerung von Klimarisiken, um die Resilienz der Geschäftstätigkeiten gegenüber klimatischen Veränderungen zu gewährleisten.

Die Ziele und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel leiten sich aus den strategischen Stoßrichtungen ab. Diese festgelegten Ziele und Maßnahmen dienen dazu, wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern setzt eine Vielzahl von Maßnahmen im Bereich des Naturgefahrenmanagements um. Die angeführten Maßnahmen stellen dabei lediglich einen Auszug aus dem Gesamtmaßnahmenportfolio dar. Die nachfolgenden Ziele wurden neu definiert, daher liegen keine Änderungen der Ziele oder der zugrundeliegenden Messmethoden vor. Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen. Die Zielsetzungen beruhen nur indirekt auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, da für die Analyse von Klimarisiken zwar wissenschaftlich fundierte Klimaszenarien herangezogen wurden, die konkreten Zielsetzungen und Maßnahmen leiten sich jedoch primär aus der operativen Geschäftstätigkeit und dem daraus resultierenden Handlungsbedarf ab. Die Zielsetzungen tragen zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen in der Anpassung an den Klimawandel bei. Dabei wird im größeren Kontext auch der Baustein SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung³¹ unterstützt.

³¹ <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/themen/nachhaltige-entwicklung-agenda-2030.html>.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Entlang ausgewählter Streckenabschnitte wird bis Ende 2030 die Streckenbetroffenheit von flachgründigen Rutschungen von bis zu 100 km pro Jahr ermittelt	2030	800	km	2023	100	170	E1-K-3	E1-F-1
Bewirtschaftung von bis zu 90 km Bahnbegleitwald pro Jahr zur Reduktion von Störungen durch Baumwürfe und -brüche bis Ende 2030	2030	740	km	2023	110	194,4	E1-K-3	E1-F-1
Investitionen von 100.000 EUR pro Jahr für die Sicherstellung klimafitter Waldbestände bis 2030	2030	700	TEUR	2024	100	260	E1-K-3	E1-F-1
Durchführung einer Klimarisikoanalyse für die Klimagefahren Hitze und starke Niederschläge für nicht betriebsnotwendige Immobilien	2024	2.337	Gebäude	2024	2.337	2.337	E1-K-3	E1-F-2
Durchführung einer Klimarisikoanalyse für alle weiteren wesentlichen Klimagefahren für nicht betriebsnotwendigen Immobilien	2025	2.337	Gebäude	2024	0	0	E1-K-3	E1-F-2
Erstellung eines Maßnahmenplans für 100 % der exponierten nicht betriebsnotwendigen Immobilien für wesentliche Klimarisiken	2030	100 % exponierte Gebäude	Anzahl	2025	0	0	E1-K-3	E1-F-2
100 % der nicht betriebsnotwendigen Gebäude sind klimaresilient ^{*)}	2050	100 % nicht betriebsnotwendige Gebäude	Anzahl	2025	0	0	E1-K-3	E1-F-3

*) Die Gebäude halten den im Zeitpunkt der Maßnahmenplanung abschätzbaren Folgen des Klimawandels stand und sind an veränderte Klimabedingungen angepasst.

Die Einbindung der Interessenträger:innen erfolgt über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen.

Im folgenden Abschnitt werden Informationen zu Zielen und Maßnahmen im Zusammenhang mit Anpassung an den Klimawandel gegeben. Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. Rote Farbe bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahme in Verzug ist.

Ziel:	
Präventive Baumentfernung „Bahnbegleitwald“	Bewirtschaftung von bis zu 90 km Bahnbegleitwald pro Jahr zur Reduktion von Störungen durch Baumwürfe und -brüche bis Ende 2030
Zielumfang	Die Bewirtschaftung des Bahnbegleitwaldes erstreckt sich auf das gesamte Streckennetz.
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.
Maßnahme:	
Präventive Baumentfernung – „Bahnbegleitwald“	Das Ziel der präventiven Baumentfernung liegt darin, die Beeinträchtigung der Bahn durch umstürzende Bäume oder herabbrechende Baumteile bei Starkwindereignissen, Schnee und Eis bestmöglich zu reduzieren und damit die Verfügbarkeit und Sicherheit weiter zu steigern. Das erwartete Ergebnis ist die Reduktion der Beeinträchtigungen im Bahnverkehr durch umstürzende Bäume oder herabbrechende Baumteile.

Status

In Umsetzung

In Umsetzung

Ziel:		
Klimafitter Schutzwald	Investitionen von 100.000 EUR pro Jahr für die Sicherstellung klimafitter Waldbestände bis 2030	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf den gesamten Schutzwald. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist im Besitz von insgesamt 4.239 ha Wald in ganz Österreich, wovon 3.370 ha Schutzwald sind.	
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:		
Forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion	Durch Hitze- und Wasserstress oder durch Schädlinge kann die Schutzfunktion der Wälder beeinträchtigt werden. Das Naturgefahrenmanagement umfasst dabei auch forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion in den alpinen Bereichen sowie zur Gewährleistung eines sicheren und ungestörten Bahnbetriebs, da ungeeigneter Bewuchs im Bahnumfeld den Bahnbetrieb negativ beeinflussen kann.	In Umsetzung
Ziel:		
Klimarisikoanalyse Hitze & starke Niederschläge	Durchführung einer Klimarisikoanalyse für die Klimagefahren Hitze und starke Niederschläge für nicht betriebsnotwendige Immobilien	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf alle nicht betriebsnotwendigen Immobilien im Jahr 2024. Die Klimagefahren Hitze und starke Niederschläge wurden anhand der Klimaszenarien, welche in Kapitel E1 ESRS 1 – IRO 1 beschrieben werden, mit Expert:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.	
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	Abgeschlossen
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:		
Klimarisikoanalyse für Klimagefahren Hitze und starke Niederschläge	Durchführung der Klimarisikoanalyse für nicht betriebsnotwendige Immobilien für die Klimagefahren Hitze und starke Niederschläge.	Abgeschlossen
Ziel:		
Klimarisikoanalyse alle Klimagefahren	Durchführung einer Klimarisikoanalyse für alle weiteren wesentlichen Klimagefahren für nicht betriebsnotwendigen Immobilien	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf alle nicht betriebsnotwendigen Immobilien. Die Analyse wird für wesentliche Klimagefahren außer Hitze und starke Niederschläge anhand der Klimaszenarien, welche in Kapitel E1 ESRS 1 – IRO 1 beschrieben werden, mit Expert:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.	
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:		
Klimarisikoanalyse für alle Klimagefahren außer Hitze und starke Niederschläge	Durchführung der Klimarisikoanalyse für nicht betriebsnotwendige Immobilien für wesentliche Klimagefahren außer Hitze und starke Niederschläge.	In Umsetzung

Ziel: Maßnahmenplan wesentliche Klimarisiken	Erstellung eines Maßnahmenplans für 100 % der exponierten nicht betriebsnotwendigen Immobilien für sämtliche wesentliche Klimarisiken	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf alle exponierten nicht betriebsnotwendigen Immobilien, welche wesentlichen Klimarisiken ausgesetzt sind. Der Plan wird von Expert:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns erarbeitet.	
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Erarbeitung eines Maßnahmenplans	Erarbeitung eines Maßnahmenplans für 100 % der exponierten nicht betriebsnotwendigen Immobilien.	In Umsetzung

Ziel: Klimaresiliente*) nicht betriebsnotwendige Gebäude	100 % der nicht betriebsnotwendigen Gebäude sind klimaresilient*)	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf alle nicht betriebsnotwendigen Immobilien. Expert:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns werden die Klimaresilienz der nicht betriebsnotwendigen Gebäude schrittweise erarbeiten.	
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Durchführung der Maßnahmen	Durchführung von Maßnahmen zur Erreichung der Klimaresilienz bei exponierten Gebäuden.	In Umsetzung

*) Die Gebäude halten den im Zeitpunkt der Maßnahmenplanung abschätzbaren Folgen des Klimawandels stand und sind an veränderte Klimabedingungen angepasst.

Sonstige Maßnahmen ohne direkten Zusammenhang zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Anpassung an den Klimawandel (Auszug)^{*)}		Status
Infra:wetter	Infra:wetter ist ein streckenbezogenes Wetterwarnsystem, das den User:innen Informationen über Großwetterlagen und regionale meteorologische Verhältnisse sowie auch eine Vorschau auf die kommenden 72 h bietet. Zusätzlich können über infra:wetter Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen, Stürme etc. in verschiedenen Intensitätsstufen per E-Mail oder SMS versendet und den Nutzer:innen je nach Anforderungswünschen an Warnstufen und Sendezeiten zugestellt werden. Damit kann eine bestmögliche Vorbereitung und Planung auf die vorhergesagten Wetterszenarien erfolgen.	Abgeschlossen
Steinschlagschutz	Durch den Klimawandel können auch Steinschläge zunehmen. Dies vor allem durch steigende Niederschlagsmengen, welche nach dem Einsickern in den Untergrund einen erhöhten Wasserdruck auf das Gestein ausüben können. Neben der Errichtung von Steinschlagschutznetzen wird aktuell auch die sogenannte Lichtwellenleitertechnologie in der Detektion von Steinschlägen getestet. Lichtwellenleiter inklusive der dazugehörigen Geräte zur Auswertung können Steinschläge im Gleisbereich durch Messung des Steinschlagimpulses in den Untergrund erkennen und eine Warnmeldung per SMS oder E-Mail senden.	Abgeschlossen
Forschungsprojekt KlimZug	KlimZug – Klimawandelanpassung im Zugverkehr durch Prognose von Extremwetter und klimawandelbedingter Änderungen im Energiedargebot	Abgeschlossen

*) Informationen gehen über ESRS-Anforderungen hinaus.

E1-5 Energieverbrauch und Energiemix

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern benötigt zur Versorgung der Züge (Bereitstellung der Infrastruktur) sowie auch der Betriebsanlagen (z. B. Bahnhöfe, Betriebsstätten) Strom, Gas und Wärme. Die Zahlen für den Energiebedarf in der nachfolgenden Tabelle umfassen den gesamten ÖBB Infrastruktur-Konzern. Entsprechende Strategien (z.B. der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien oder der Ausstieg aus Öl und Gas) werden in Unterkapitel E1-2 näher erläutert.

Energieverbrauch in MWh	Energieträger	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	Hüttenkoks	76	53	23	43 %
	Heizöl	10.436	11.577	-1.141	-10 %
	Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge)	64.730	68.009	-3.278	-5 %
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	Summe	75.166	79.586	-4.420	-6 %
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	Erdgas ¹⁾	60.995	64.791	-3.795	-6 %
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	Flüssiggas	318	198	120	60 %
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	Fernwärme und Fernkälte ²⁾	52.099	58.556	-6.457	-11 %
Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen		188.654	203.183	-14.529	-7 %
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse	Holzpellets	1.798	1.428	371	26 %
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	Bahnstrom	8.311	10.510	-2.199	-21 %
	Drehstrom	231.568	234.851	-3.283	-1 %
	Summe	239.879	245.361	-5.482	-2 %
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	Bahnstrom ³⁾	15.582	16.132	-550	-3 %
	Drehstrom	6.566	4.305	2.261	53 %
	Summe	22.148	20.436	1.711	8 %
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen		263.825	267.225	-3.400	-1 %
Gesamtenergieverbrauch		452.479	470.408	-17.929	-4 %
<i>Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch [%]</i>		<i>42 %</i>	<i>43 %</i>		
<i>Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch [%]</i>		<i>58 %</i>	<i>57 %</i>		

¹⁾ Der Vorjahreswert wurde aufgrund einer korrigierten Datenzuweisung angepasst und unterscheidet sich daher von dem im Vorjahr veröffentlichten Wert.

²⁾ Der Fernwärme/Fernkälte Bezug setzt sich aus fossilen und erneuerbaren Quellen zusammen. Da eine Aufteilung für das laufende Geschäftsjahr nicht durchführbar ist, wird der gesamte Energiebedarf der Fernwärme/Fernkälte den fossilen Quellen zugeschrieben.

³⁾ Gemäß Energiestrategie definiert sich der Eigenversorgungsgrad als die Summe erneuerbarer Energie erzeugt aus Eigenproduktion sowie Partner-Wasserkraftwerken.

Eigenerzeugung in MWh	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen ¹⁾	1.291.742	1.199.024	92.718	8 %

¹⁾ Gemäß Energiestrategie definiert sich der Eigenversorgungsgrad als die Summe erneuerbarer Energie erzeugt aus Eigenproduktion sowie Partner-Wasserkraftwerken.

Der Bahnstrombedarf in der obigen Tabelle umfasst den Eigenbedarf der ÖBB-Infrastruktur AG für die Bereitstellung der Infrastruktur, z. B. für Weichenheizungen. Dieser ist nur ein Teil des insgesamt bereitgestellten Bahnstroms (aus eigener Erzeugung oder Partnerkraftwerken) und exkludiert den von Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. ÖBB-Personenverkehr AG) zur Traktion von Zügen eingesetzten Bahnstrom.

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, aufgeführt sind.

Energieintensität pro Nettoumsatzerlös in klimaintensiven Sektoren ^{*)}	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (MWh/Mio. Euro)	366

^{*)} Folgende klimaintensive Sektoren wurden zur Bestimmung der Energieintensität herangezogen: C- Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren, D – Energieversorgung, F – Baugewerbe/Bau, H – Verkehr und Lagerei, L – Grundstücks- und Wohnungswesen.

Der Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren beläuft sich auf 450.302 MWh. Die Nettoumsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (rd. 1.230,0 Mio. EUR) unterscheiden sich nur geringfügig von den Gesamtnettoumsatzerlösen des Abschlusses des ÖBB Infrastruktur-Konzerns (rd. 1.232,0 Mio. EUR).

E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern versteht sich, als Teil des ÖBB Konzerns, als eines der größten Klimaschutzunternehmen Österreichs im Mobilitätsbereich. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, arbeitet der ÖBB Infrastruktur-Konzern kontinuierlich an der (weiteren) Dekarbonisierung in den Bereichen Mobilität, Gebäude (und Betriebsanlagen) sowie entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3). Details zu den entsprechenden Strategien sind in Kapitel E1-2 zu finden.

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

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Treibhausgasemissionen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

Treibhausgasemissionen [in t CO ₂ e]	2024	2023	Veränderung Vorjahr in %	THG-Emissionsreduktionsziel		
				Basisjahr 2022	Ziel 2030	Zielerreichungsgrad 2024 (Veränderung zum Basisjahr)
Scope 1¹⁾						
Erdgas ²⁾	12.226,5	12.987,3	-6 %			
Feste und flüssige Brennstoffe	2.929,7	3.204,7	-9 %			
Treibstoff (Schiene- und Straßenfahrzeuge)	16.543,1	17.381,0	-5 %			
Kältemittel & SF6	977,8	776,8	26 %			
Summe Scope 1	32.677,2	34.349,8	-5 %	38.333,9	15.496,1	-15 %
Scope 2						
Bahnstrom	1,5	2,1	-29 %			
Drehstrom	71,2	81,8	-13 %			
Fernwärme und Fernkälte	6.860,7	7.711,0	-11 %			
Summe Scope 2 marktbezogen	6.933,4	7.794,9	-11 %	6.424,4	8.555,0³⁾	8 %
Summe Scope 2 standortbezogen	51.798,4	53.096,2	-2 %			
Scope 3						
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen	22.899,8	14.330,6	60 %	13.752,3		
2. Investitionsgüter	756.646,0	651.086,5	16 %	616.022,5		
2.a Investitionsgüter Schieneninfrastruktur ⁴⁾	375.173,0	365.998,4	3 %	323.934,3	-10 %	0 %
3. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie ²⁾	13.931,2	14.570,2	-4 %	16.614,1		
4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb	32.698,8	25.843,3	27 %	25.454,8		
5. Abfallaufkommen in Betrieben	58.385,0	60.981,0	-4 %	60.409,0		
6. Geschäftsreisen	Nicht wesentlich					
7. Pendelnde Arbeitnehmer:innen ⁵⁾	13.456,2	13.375,6	1 %	13.683,9		
8. Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Nicht wesentlich					
9. Nachgelagerter Transport	Nicht wesentlich					
10. Verarbeitung verkaufter Produkte	Nicht wesentlich					
11. Verwendung verkaufter Produkte	103.821,8	106.168,0	-2 %	110.513,5		
12. Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Nicht wesentlich					
13. Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	11.848,0	10.983,1	8 %	12.521,1		
14. Franchises	Nicht wesentlich					
15. Investitionen	99.414,5	67.820,0	47 %	74.770,4		
Summe Scope 3	1.113.101,4	965.158,3	15 %	943.741,6		
Gesamtemissionen marktbezogen	1.152.712,0	1.007.303,1	14 %	988.499,9		
Gesamtemissionen standortbezogen	1.197.576,9	1.052.604,4	14 %			

¹⁾ Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist nicht von regulierten Emissionssystemen (EU EHS) betroffen.

²⁾ Der Erdgas-Vorjahreswert wurde aufgrund einer korrigierten Datenzuweisung angepasst. Der Wert unterscheidet sich daher von dem im Vorjahr veröffentlichten Wert.

³⁾ Der Fernwärmeverbrauch wird durch die Umstellung der Öl- und Gasheizungen auf alternative Energieträger bis zum Jahr 2030 vorerst steigen, danach u. a. durch die Dekarbonisierungsprogramme der Fernwärmeanbieter sinken.

⁴⁾ Beinhaltet die Investitionstätigkeiten in Schieneninfrastruktur, welche durch die Scope 3 Zielsetzung aus E1-3 E1-4 abgedeckt sind. Die Zielsetzung bezieht sich auf die im Jahr 2022 verbauten Materialien und Gewerke. Aufgrund von Schwankungen im Baugeschehen, bedingt durch Projektzusammensetzungen, notwendige Instandhaltungstätigkeiten und unvorhersehbare Ereignisse, kann es bei der Darstellung in der Treibhausgasbilanz zu einer Steigerung der Treibhausgasemissionen kommen, obwohl die Zielsetzung erreicht wurde. Dies ist dadurch gegeben, dass trotz einer erzielten Einsparung, größere Investitionen und daher Materialmengen notwendig sein können, weswegen die Gesamttreibhausgasbilanz steigt. Für die genaue Erklärung der Zielsetzung und die Nachvollziehbarkeit der Zielerreichung sei daher auf E1-3 E1-4 verwiesen. Da der Anteil an Scope 3 Emissionen aus Kategorie 2 aktivitätsbezogen berechnet wurde (siehe dazu auch nachfolgende Tabelle zur detaillierten Beschreibung der Berechnungen), wird er aus dem Spend-Based Ansatz herausgelöst und entspricht daher nicht den Werten des ÖBB Konzerns, welcher einen gänzlich Spend-Based berechneten Ausgangswert beinhaltet.

⁵⁾ Stellt keine wesentliche THG-Kategorie dar, wird jedoch freiwillig berichtet. Für genauere Informationen wird auf die nachstehende Tabelle zu weiterführenden Beschreibungen der Scope 3 THG-Kategorien verwiesen.

Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen aus biogenen Energieträgern – diese sind nicht in der obigen Tabelle enthalten – betragen für Scope 1 10,8 t CO₂e (2024) bzw. 8,6 t CO₂e (2023). Für Scope 2 wird der Anteil an Biomasse oder an biogenem CO₂ nicht getrennt angegeben.

Für die Berechnung verwendete Emissionsfaktoren entsprechen den jeweils aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts (Stand 2023). Für den Bahnstrom in Österreich erfolgt eine jährliche extern verifizierte Berechnung des Emissionsfaktors auf Basis der Herkunftsnachweise. Darüber hinaus kann es zu Sprüngen in den Verbrauchswerten aufgrund unterschiedlicher Witterungsverläufe und Anlagennutzungen kommen. Die angegebenen Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen entsprechen der zu Rechnungslegungszwecken konsolidierten Gruppe. Es liegen im Sinne der Berichterstattung keine nicht vollkonsolidierten Beteiligungen vor, bei denen operative Kontrolle besteht. Im Vergleich zum Vorjahr gibt es keine wesentlichen Änderungen im Unternehmen, die Auswirkungen auf die jährliche Vergleichbarkeit der Scope 1 und Scope 2 Emissionen haben.

Die marktbasierende Methode (Market-based) spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben (z. B. Grünstrom). Die standortbasierte Methode (Location-based) hingegen spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren, z. B. des jeweiligen Landes). Sowohl Bahnstrom als auch Drehstrom stammen zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen (selbst erzeugt oder vertraglich mit Herkunftsnachweisen bezogen). Rund 60 % des Bahnstroms stammen aus Eigenversorgung (Eigenerzeugung und von langfristig gebundenen Partnern) – das restliche Drittel wird auf dem Strommarkt zugekauft und mit Herkunftsnachweisen hinterlegt. Drehstrom wird am Strommarkt zugekauft und seitens der Energieversorger mit Herkunftsnachweisen hinterlegt.

Scope 3 Treibhausgasemissionen

Die Scope 3 Treibhausgasemissionen – gegliedert in die Kategorien entsprechend dem GHG Protocol – können aus der obigen Tabelle entnommen werden. Wie aus der dargestellten Tabelle ersichtlich stellen die Scope 3 Treibhausgasemissionen die größte Kategorie im Vergleich zu den Scope 1 und 2 Emissionen dar. Dies ist klar darin begründet, dass viele Materialien und Produkte, die für die Umsetzung der Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns notwendig sind, sehr emissionsintensiv in der Herstellung sind. Aufgrund dessen wurden diese auch in die Bewertung der Übergangsrisiken miteinbezogen und können im Unterkapitel ESRS 2 IRO-1 genauer nachgelesen werden. Aufgrund dieser starken Abhängigkeit wurden auch die sektorspezifischen Übergangspfade der relevanten Industrien gemäß SBTi berücksichtigt.

Die Wirtschaftstätigkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG, welche die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Scope 3 ergeben, sind keiner Veränderung über die Jahre, hingehend zu anderen Wertschöpfungen, unterworfen, weswegen keine signifikanten Änderungen der relevanten Aspekte der Wertschöpfungskette vorliegen. Daher ist in dieser Hinsicht eine gute Vergleichbarkeit zu den Vorjahren gegeben. Im Zuge der Aktualisierung der Scope 3 Treibhausgasbilanz für das Berichtsjahr 2024 wurden alle Scope 3 Kategorien gemäß GHG-Protocol im Zusammenhang mit den Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns auf ihre Relevanz, auch im Zusammenhang mit den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe Unterkapitel ESRS 2 IRO-1) überprüft. Die Ergebnisse können in nachfolgender Darstellung eingesehen werden.

Scope 3 Kategorie gemäß GHG Protocol	Weiterführende Beschreibung	Wesentlichkeit	Basis der Berechnung ¹⁾
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen ²⁾	Für die Berechnung der Scope 3-THG-Emissionen wurden durchschnittliche Emissionsfaktoren angewandt, die im Zuge der Treibhausgasbilanzierung auf ÖBB Konzernebene für die wichtigsten Treiber festgelegt wurden. Diese wurden gemeinsam mit externer Unterstützung durch das Umweltbundesamt festgelegt und nehmen Rücksicht auf die Emissionsintensitäten der Beschaffungen. Die Grenzen beziehen sich auf die finanziellen Mittel, die seitens ÖBB Infrastruktur-Konzern für die Investitionen aufgewandt wurden. Zur Berechnung wurden die zuvor beschriebenen Emissionsfaktoren mit dem investierten Finanzmittel multipliziert, um CO ₂ e zu erhalten. Sie beziehen sich auf die vollkonsolidierten Teile des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die Kategorie ist in die Treibhausgasbilanz zu inkludieren, da sie einen wesentlichen Ressourcenzufluss darstellt. Die Unsicherheiten, die sich durch die Anwendung der beschriebenen Näherung ergeben, sind eine potenzielle Veränderung in der tatsächlichen Zusammensetzung der Beschaffung sowie eine Ungenauigkeit der Emissionsfaktoren aufgrund der Generalisierung über die beschafften Produkte hinweg. Die Anwendbarkeit dieser Vorgehensweise als Schätzung ist dennoch gegeben, da aufgrund der externen Expert:inneneinschätzung und auf Basis der verfügbaren Informationen die zu diesem Zeitpunkt bestmögliche Näherung vorgenommen wurde. In den Folgejahren soll die Berechnung für wesentliche Beschaffungsgruppen innerhalb der Kategorie weiterentwickelt werden, indem in Richtung einer aktivitätsbasierten Berechnung gearbeitet werden soll.	Wesentlich	[i]
2. Investitionsgüter	Für die Berechnung der THG-Emissionen wurde im ersten Schritt das investierte Finanzvolumen mit den dahinterliegenden Wirtschaftstätigkeiten, Materialien und THG-Intensitäten genauer betrachtet. Dabei wurden die verbauten Mengen erhoben. Diese wurden für die Schieneninfrastruktur mit den THG-Emissionswerten aus dem SCHIG-Bericht ³² verknüpft, um für diese Investitionen aktivitätsbasierte THG-Berechnungen vorzunehmen. Für die weiteren Tätigkeiten, neben dem Bau und der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur, wurden die für die Treibhausgasbilanz relevanten Investitionsvolumina mittels Durchschnittsfaktor bewertet. Dieser wurde gemeinsam durch externe Expert:innen des Umweltbundesamts anhand des durchschnittlich beschafften Investitionsbudgets festgelegt. Die Grenzen beziehen sich auf die finanziellen Mittel, die seitens ÖBB Infrastruktur-Konzern für die Investitionen aufgewandt wurden und inkludieren die vollkonsolidierten Teile des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die Kategorie ist in die Treibhausgasbilanz zu inkludieren, da sie den wesentlichsten Treiber darstellt (siehe Treibhausgasbilanz). Die Unsicherheiten, die sich durch die Berechnung ergeben sind nicht wesentlich.	Wesentlich	[a] 39 % [i] 50 % [p] 11 %
3. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie	Die zur Berechnung verwendeten Emissionsfaktoren werden vom Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt. Sie werden mit den relevanten Mengen, die intern erfasst werden, zusammengeführt, um die THG-Emissionen zu berechnen. Die Grenzen beziehen sich auf die durch den ÖBB Infrastruktur-Konzern verbrauchten Mengen an Brennstoffen und Energie. Es werden die vollkonsolidierten Teile des ÖBB Infrastruktur-Konzerns abgedeckt. Die Kategorie ist in die Treibhausgasbilanz zu inkludieren, da sie einen relevanten Treiber darstellt. Es liegt keine hohe Unsicherheit vor.	Wesentlich	[a]
4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Der vorgelagerte Transport wird im Zusammenhang mit den als wesentlich identifizierten beschafften Waren, Dienstleistungen und Kapitalgütern festgelegt. Der Treibhausgasemissionsfaktor ist mithilfe externer Beratungsleistung festgelegt worden. Die Grenzen beziehen sich auf die Geschäftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und die vollkonsolidierten Gesellschaften. Es liegt aufgrund des internen Erfahrungsschatzes und der externen Informationen dazu keine hohe Unsicherheit vor.	Wesentlich	[i]

³² https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216_BER_THG-Emissionen_Bau_v0.pdf.

Scope 3 Kategorie gemäß GHG Protocol	Weiterführende Beschreibung	Wesentlichkeit	Basis der Berechnung ¹⁾
5. Abfallaufkommen in Betrieben	Die zur Berechnung verwendeten Emissionsfaktoren sind gemeinsam mit dem Umweltbundesamt festgelegt worden. Die Hochrechnung erfolgt durch das Umweltbundesamt basierend auf den Abfalldaten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die Grenzen beziehen sich auf die Geschäftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und die vollkonsolidierten Gesellschaften. Die Kategorie ist in die Treibhausgasbilanz zu inkludieren, da sie einen relevanten Treiber darstellt. Es liegt keine hohe Unsicherheit vor.	Wesentlich	[a]
6. Geschäftsreisen	Die THG-Emissionen bei Geschäftsreisen wurden im Zuge der Aktualisierung des THG-Inventars evaluiert und stellen keinen wesentlichen Aspekt dar. Dies begründet sich einerseits darauf, dass viele Dienstreisen durch die Bahn umsetzbar sind - auch aufgrund der grundsätzlichen Wirtschaftstätigkeit der Infrastruktur innerhalb von Österreich - und andererseits auf dem Umstand, dass in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse keine wesentlichen Aspekte hierzu identifiziert wurden. Darüber hinaus kann auf Basis der Vorjahre abgeleitet werden, dass die Treibhausgasemissionen die aus der Kategorie resultieren von untergeordneter Rolle sind.	Nicht wesentlich	
7. Pendelnde Arbeitnehmer:innen ³⁾	Die zur Berechnung verwendeten Emissionsfaktoren sind gemeinsam mit dem Umweltbundesamt festgelegt worden. Die Hochrechnung erfolgt basierend auf den Angaben des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die Grenzen beziehen sich auf den ÖBB Infrastruktur-Konzern und die vollkonsolidierten Gesellschaften. Die Kategorie ist in der Treibhausgasbilanz inkludiert, obwohl sie keine wesentliche Auswirkung, Risiko oder Chance gemäß DWA bedingt, da sie für ein Unternehmen in der Mobilitätsbranche relevant ist und daher freiwillig berichtet wird. Es liegt keine hohe Unsicherheit vor.	Wesentlich	[a]
8. Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Die THG-Kategorie wurde im Zuge der Aktualisierung des THG-Inventars kontrolliert und es konnte kein wesentlicher Anwendungsfall für den ÖBB Infrastruktur-Konzern festgestellt werden, da sich die Immobilien und Anlagen im Besitz des Unternehmens befinden.	Nicht wesentlich	
9. Nachgelagerter Transport	Die THG-Kategorie wurde im Zuge der Aktualisierung des THG-Inventars kontrolliert und es konnte kein wesentlicher Anwendungsfall für den ÖBB Infrastruktur-Konzern festgestellt werden, da keine nachgelagerten, physischen Produkte in wesentlichem Ausmaß verkauft werden.	Nicht wesentlich	
10. Verarbeitung verkaufter Produkte	Die THG-Kategorie wurde im Zuge der Aktualisierung des THG-Inventars kontrolliert und es konnte kein wesentlicher Anwendungsfall für den ÖBB Infrastruktur-Konzern festgestellt werden, da keine nachgelagerten, physischen Produkte zur Weiterverarbeitung verkauft werden.	Nicht wesentlich	
11. Verwendung verkaufter Produkte	Die Kategorie wurde im Zuge des Updates der wesentlichen Kategorien als relevant identifiziert. Sie umfasst die Emissionen durch die Nutzung der Schieneninfrastruktur durch Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Berechnung erfolgt auf Basis der intern vorliegenden Daten der Netznutzung mit den jeweiligen Emissionsfaktoren. Die Emissionsfaktoren sind durch das Umweltbundesamt bestätigt. Die Grenze der Betrachtung bezieht sich auf die ÖBB Infrastruktur AG, da diese nur hier Anwendung findet. Es liegt keine hohe Unsicherheit vor.	Wesentlich	[a]
12. Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Die THG-Kategorie wurde im Zuge der Aktualisierung des THG-Inventars kontrolliert und es konnte kein wesentlicher Anwendungsfall für den ÖBB Infrastruktur-Konzern festgestellt werden, da keine nachgelagerten, physischen Produkte in relevantem Ausmaß verkauft werden, wodurch eine Behandlung am Lebenszyklusende anfallen würde. Die Anlagen und Immobilien, die errichtet werden, bleiben ein Teil des Anlagevermögens des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	Nicht wesentlich	
13. Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Die zur Berechnung verwendeten Emissionsfaktoren sind gemeinsam mit dem Umweltbundesamt festgelegt worden. Die Hochrechnung erfolgt basierend auf den intern vorliegenden Daten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die Grenzen beziehen sich auf die Geschäftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und die vollkonsolidierten Gesellschaften. Die Kategorie ist in die Treibhausgasbilanz zu inkludieren, da sie einen relevanten Treiber darstellt. Es liegt keine hohe Unsicherheit vor.	Wesentlich	[a]
14. Franchises	Die THG-Kategorie wurde im Zuge der Aktualisierung des THG-Inventars kontrolliert und es konnte kein wesentlicher Anwendungsfall für den ÖBB Infrastruktur-Konzern festgestellt werden, da keine Franchise-Struktur Anwendung findet.	Nicht wesentlich	

Scope 3 Kategorie gemäß GHG Protocol	Weiterführende Beschreibung	Wesentlichkeit	Basis der Berechnung ¹⁾
15. Investitionen	<p>Die Kategorie wurde im Zuge des Updates der wesentlichen Kategorien als relevant identifiziert. Sie umfasst die Scope 1, 2 und 3 Emissionen der nicht vollkonsolidierten Beteiligungen, für die keine operative Kontrolle gemäß ESRS vorliegt und welche Teil der Wertschöpfungskette sind. Dies betrifft die Beteiligungen an der Weichenwerk Wörth GmbH sowie an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.</p> <p>Da bei dem Bauvorhaben des Brenner-Basistunnels aktuell keine Umsätze erwirtschaftet werden, weil es sich um ein Bauvorhaben handelt, wird über die gemäß GHG-Protocol zulässige Berechnungsmethode hinaus, aktivitätsbasiert die Bautätigkeit analog zu der internen Berechnung von Scope 3.2 vorgenommen. Die Scope 1 und 2 Emissionen der Weichenwerk Wörth GmbH wurden von der Beteiligung abgefragt und liegen auf Basis von Primärdaten vor. Die Scope 3 Emissionen der Weichenwerke Wörth GmbH wurden aus dem Anteil der Scope 3 Emissionen des Voest-Alpine-Konzerns³³ in Relation zu den erwirtschafteten Umsatzerlösen berechnet. Es liegt keine hohe Unsicherheit vor. Aufgrund abweichender Bilanzperioden der ÖBB Infrastruktur AG und ihrer Beteiligungen werden die aktuellsten, verfügbaren Daten der Beteiligungen verwendet. Es sind zwischen den Berichtsstichtagen keine wesentlichen Ereignisse vorgefallen, die sich auf die Treibhausgasemissionen dieser Kategorie auswirken.</p>	Wesentlich	[a] [i]

¹⁾ [i] Investitionsbasierte Berechnung („Spend based“) ggf. inkl. % des Anteils in der jeweiligen Scope 3 Kategorie im Berichtsjahr, sofern keine Angabe vorliegt, sind 100 % der Kategorie entsprechend der Angabe berechnet worden [a] Aktivitätsbezogene Berechnung ggf. inkl. % des Anteils in der jeweiligen Scope 3 Kategorie im Berichtsjahr, sofern keine Angabe vorliegt, sind 100 % der Kategorie entsprechend der Angabe berechnet worden [p] Hersteller Primärdaten – ggf. inkl. % des Anteils in der jeweiligen Scope 3 Kategorie im Berichtsjahr, sofern keine Angabe vorliegt, sind 100 % der Kategorie entsprechend der Angabe berechnet worden. Die Primärdaten verwenden die für den überwiegenden Anteil des Berichtszeitraums verfügbaren EPDs der Hersteller.

²⁾ Gekennzeichnete Scope 3 Treibhausgasemissionskategorien wurden unter der Verwendung von Näherungen oder Schätzungen berechnet, welche verstärkte Unsicherheit in den Ergebnissen bedingen können.

³⁾ Gekennzeichnete Scope 3 Treibhausgasemissionskategorie ist auf freiwilliger Basis berichtet und unterliegt keiner Wesentlichkeit gemäß doppelter Wesentlichkeitsanalyse.

Über alle Scope 3 Treibhausgaskategorien hinweg beträgt der Anteil der Aktivitäts- bzw. Primärdaten basierten Bewertung im Berichtsjahr 59 %.

Es liegen im Sinne der Berichterstattung keine nicht vollkonsolidierten Beteiligungen vor, bei denen operative Kontrolle besteht. Alle anderen Grenzen der Bewertungen der Scope 3 Emissionen für vollkonsolidierte Beteiligungen sowie jene über die keine operative Kontrolle besteht, welche aber ein Teil der Wertschöpfungskette sind, wird in obenstehender Tabelle genauer eingegangen. Aufgrund der technischen Gegebenheiten bei Herstellungsprozessen der vorgelagerten Wertschöpfungskette für wesentliche Materialien und Produkte, ist der biogene Anteil an Scope 3 Treibhausgasemissionen nicht relevant. Dies ist bedingt durch den hohen Energiebedarf der Herstellungsprozesse in den Industrien der vorgelagerten Wertschöpfungskette wie Zement-, Stahlindustrie oder metallherstellende und verarbeitende Unternehmen, welche hochenergetische Brennstoffe beziehungsweise Energiequellen benötigen. Bei der Darstellung der Scope 3 Treibhausgasemissionen kommen keine Emissionsgutschriften zur Anwendung.

Treibhausgasintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse

In der nachfolgenden Tabelle wird die Treibhausgasintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse für das Berichtsjahr dargestellt. Die zur Berechnung verwendeten Nettoumsatzerlöse entsprechen jenen des Abschlusses des ÖBB Infrastruktur-Konzerns (Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2024).

Treibhausgasintensität pro Nettoumsatzerlös	2024
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoumsatzerlös (t CO ₂ e / Mio. Euro)	972
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoumsatzerlös (t CO ₂ e / Mio. Euro)	936

³³ <https://www.voestalpine.com/group/static/sites/group/.downloads/de/aktie/adhoc/gj-2023-24/2024-corporate-responsibility-bericht.pdf>.

E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Zertifikate

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet Kund:innen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) aktuell zwei Bahnstromprodukte an. Dabei handelt es sich um das Standardbahnstromprodukt „railpower basic“ sowie um das CO₂-emissionsneutrale Bahnstromprodukt „railpower zero“.

In beiden Fällen wird durch den Erwerb von Herkunftsnachweisen eine hundertprozentige Abdeckung der Stromaufbringung aus erneuerbaren Energien sichergestellt. Der wesentliche Unterschied ist, dass für das Produkt railpower zero CO₂e-Kompensationsprojekte außerhalb der Wertschöpfungskette für die vorgelagerten CO₂e-Emissionen (Scope 3 Emissionen) finanziert werden. Hierbei handelt es sich u. a. um Solar- und Windkraftprojekte in Madagaskar, Namibia oder Ägypten.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die im Berichtsjahr gelöschten CO₂-Zertifikate. Von den 1.783 t CO₂e-Emissionen, die im Jahr 2024 gelöscht wurden, entsprechen 100% dem anerkannten Qualitätsstandard VCS (Verified Carbon Standard). Die Menge an gelöschten CO₂-Zertifikaten basiert generell auf vertraglich festgelegten Planmengen. Basierend auf den Planwerten kann für 2025 aus derzeitiger Sicht eine Gesamtmenge von rd. 1.600 t CO₂e an CO₂-Zertifikaten außerhalb der Wertschöpfungskette angenommen werden. Die unten angeführten CO₂-Zertifikate werden getrennt von den Treibhausgasemissionen und den Treibhausgas-Emissionsreduktionszielen des Unternehmens verwendet.

Im Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate	2024
Gesamt (t CO₂e)	1.783
<i>Anteil von Reduktionsprojekten (in %)</i>	<i>100 %</i>
<i>Anerkannter Qualitätsstandard: VCS (in %)</i>	<i>100 %</i>
<i>Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)</i>	<i>0 %</i>
<i>Anteil von CO₂-Zertifikaten, die als entsprechende Anpassung gelten (in %)</i>	<i>0 %</i>

E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme

E4 Übersicht

Im Folgenden befindet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko/Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	E4-A-1	Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie damit verbundener Anlagen ³⁾	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
	E4-A-2	Beeinträchtigung der Flora durch Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen (Schaffung von Ausbreitungskorridoren invasiver Arten / Vegetationskontrolle)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko/Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Auswirkungen auf den Zustand der Arten	E4-A-3	Einfluss auf Gewässerökologie und -biozönose durch den Betrieb von Wasserkraftwerken	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
	E4-A-4	Direkte negative Auswirkungen auf die Fauna durch Bahnbau und -betrieb (Vogelanprall, Elektrokution, Tierkollisionen auf Gleisen)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
	E4-A-5	Lebensraumzerschneidung und Barrierewirkung der Verkehrsinfrastruktur für verschiedene Tierarten	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand der Ökosysteme	E4-A-1	Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie damit verbundener Anlagen ³⁾	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

³⁾ Mehrfachnennung der Auswirkung in der Tabelle, da Auswirkung für mehrere Unterthemen wesentlich ist.

E4-1 Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

Für den ÖBB Infrastruktur-Konzern wurde eine Bewertung der Resilienz des Geschäftsmodells und der Strategie gegenüber Risiken im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosysteme durchgeführt. Für die Bewertung wurde der LEAP (Locate, Evaluate, Assess, Prepare)-Ansatz ³⁴ gemäß ESRS herangezogen. Die Basis bildet die doppelte Wesentlichkeitsanalyse einschließlich der getroffenen Annahmen und Zeithorizonte mit den ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen der eigenen Tätigkeiten sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette (siehe Unterkapitel ESRS 2 IRO-1) und eine im Anschluss vorgenommene vertiefende Recherche. Zusätzlich wurden Erkenntnisse aus den Stakeholder:innen-Interviews der doppelten Wesentlichkeitsanalyse mit Fachexpert:innen im Bereich Biodiversität berücksichtigt.

Im ersten Schritt wurden die relevanten Standorte des ÖBB Infrastruktur-Konzerns definiert und die wesentlichen Auswirkungen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse betrachtet sowie die jeweiligen Abhängigkeiten analysiert, welche im Unterkapitel ESRS 2 IRO-1 ausgewiesen sind. Es wurden keine Abhängigkeiten in direktem Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen festgestellt. Ökosystemdienstleistungen sind für den ÖBB Infrastruktur-Konzern und damit auch für die Bewertung der Abhängigkeiten nicht wesentlich und wurden dementsprechend nicht weiter betrachtet. Allerdings wurden Abhängigkeiten in Verbindung mit dem Klimawandel erkennbar, welche thematisch durch Angaben in dem Kapitel E1 Klimawandel abgedeckt sind.

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 Kipp-Punkte, Ansteckungsrisiken oder grundlegenden Auswirkungen des Verlusts an biologischer Vielfalt noch nicht in ausreichender Art und Weise vorliegt, um detaillierte Rückschlüsse für den ÖBB Infrastruktur-Konzern abzuleiten.

Die Resilienzanalyse hat ergeben, dass kein Risiko im Bezug auf biologischer Vielfalt und Ökosysteme ermittelt wurde, welches das Geschäftsmodell sowie die Strategie des ÖBB Infrastruktur-Konzerns wesentlich beeinträchtigt.

³⁴ LEAP-Ansatz: Vierstufige Methode 1. Ermittlung wesentliche 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).

SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern 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.

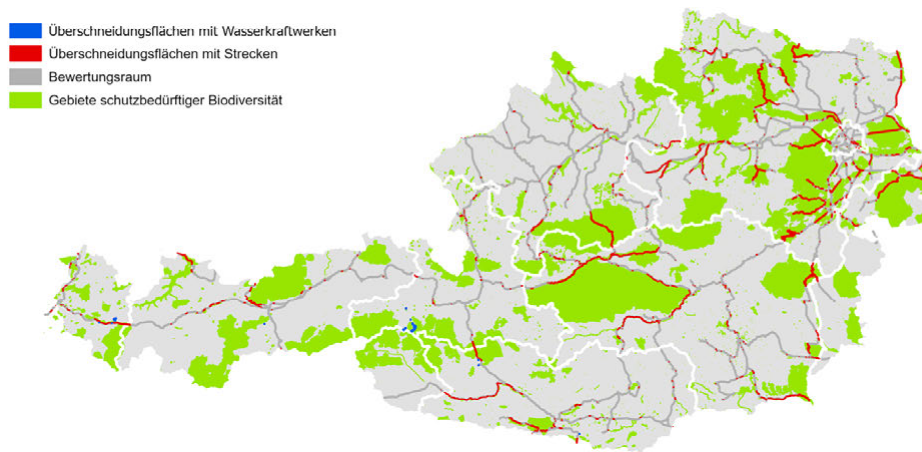
Die zwei oben genannten Standortkategorien, das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke, überschneiden sich teilweise mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität³⁵ (siehe Abbildung). Beide Standortkategorien umfassen großflächige und teilweise zusammenhängende Gebiete, daher können keine einzelnen Standorte ausgewiesen werden. In Österreich sind gemäß der in der Bundesverfassung festgelegten kompetenzrechtlichen Aufteilung die einzelnen Bundesländer für 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. Allerdings werden sämtliche Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der relevanten Schutzgüter und im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant. Dies wird im Zuge des Genehmigungsverfahrens von den zuständigen Behörden geprüft. Über Gutachten und Bescheidaufgaben wird sichergestellt, dass die Baumaßnahmen im Einklang mit den jeweiligen Natur- und Artenschutzanforderungen umgesetzt werden. Bei UVP-pflichtigen Vorhaben werden zusätzlich weitere Maßnahmen, wie die Installation einer Umweltbaubegleitung und Maßnahmenmonitorings umgesetzt. Hierzu 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.

In der folgenden Abbildung 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.

Berührungspunkte des Streckennetzes bzw. der Wasserkraftwerke der ÖBB-Infrastruktur AG mit Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität - 2024



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 441,35 km²



Gebiete schutzbedürftiger Biodiversität: Natura 2000, IUCN (I-IV), KBA Schutzgebiete und UNESCO Weltnaturerbestätten
Maßstab: 1:2.500.000

³⁵ Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität umfassen Natura-2000-Gebiete, UNESCO-Weltnaturerbestätten, Biodiversitäts-Schwerpunktgebiete (sog. Key Biodiversity Areas) sowie IUCN-Schutzgebiete Kategorie I-IV.

Diese wesentlichen Standorte – das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke – des ÖBB Infrastruktur-Konzerns überschneiden sich mit einer Gesamtfläche von 44.135 ha mit den Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität (siehe Abbildung oben).

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche negative Auswirkungen in Bezug auf Landdegradation und Bodenversiegelung festgestellt, welche im Unterkapitel ESRS 2 IRO-1 aufgeführt und nachzulesen sind.

IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie die Einbindung der Interessenträger:innen wird unter Kapitel ESRS 2 IRO-1 näher beschrieben. Nähere Informationen zu Standorten und Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität sind unter Unterkapitel SBM-3 zu finden.

E4-2 Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Das folgende Konzept spielt für den ÖBB Infrastruktur-Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle:

Nr.	Konzept	Beschreibung
E4-K-1	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie ^{1) 2) 3)}	<ul style="list-style-type: none"> – #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: [E4, 23 b] – 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⁾ Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.
²⁾ Strategie und enthaltene Stoßrichtungen beziehen sich auf die Einflussfaktoren Landnutzungsänderungen und invasive gebietsfremde Arten.
³⁾ 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.

E4-3 E4-4 Maßnahmen und Ziele 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 ÖBB Infrastruktur-Konzern. Die Ziele werden den Stufen der Abhilfemaßnahmenhierarchie zugeordnet.

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.

Ziel	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahr-wert	Wert 2024	Abhilfemaßnahmen-hierarchie ¹⁾	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ²⁾
Errichtung von Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz	2035	3	Anzahl	2024	0	0	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-4 E4-A-5
Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen	2030	1.000	Km	2018	200	752,7	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-4
Schaffung von neuen Biodiversitätsinseln	2030	30	Stk.	2025	-	-	[2] [3]	E4-K-1	E4-A-1 E4-A-2
Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz (Schiene)	2030	238,7	m ² /1.000 Zugkm	2023	276,4	268,7	[2]	E4-K-1	E4-A-1
Abbruch von leerstehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftliche oder technische Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung	2030	90	Anzahl	2025	-	-	[3]	E4-K-1	E4-A-1

¹⁾ Stufen Abhilfemaßnahmenhierarchie: [1] Vermeidung, [2] Minimierung, [3] Wiederherstellung und Sanierung, [4] Ausgleich oder Kompensation.

²⁾ Auswirkung E4-A-3 wurde keinem konkreten Ziel zugeordnet, jedoch durch Maßnahmen berücksichtigt.

Die Einbindung der Interessenträger:innen erfolgt über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen.

Im folgenden Abschnitt werden Informationen zu Maßnahmen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen gegeben. Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. Rote Farbe bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahme in Verzug ist.

Es sind keine Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Bei der Errichtung von Eisenbahninfrastruktur werden projektspezifisch Anrainer:innen informiert bzw. im Prozess involviert. Zudem werden bei Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen nach Möglichkeit naturbasierte Lösungen umgesetzt.

Ziel:		
Errichtung Wildtierquerungshilfen	Errichtung von drei Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz bis 2035	Status
Zielumfang	Das Ziel umfasst drei Bereiche am ÖBB-Streckennetz, an denen aufgrund einer (zumindest) frequenzbasierten Barrierewirkung ab vsl. 2030 eine Wildtierquerungshilfe notwendig ist, um eine verkehrübergreifende Durchgängigkeit der Wildtierkorridore am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFINAG zu erzielen.	
Methodik	Identifikation und Priorisierung von Standorten für Wildtierquerungshilfen durch eine gemeinsame Studie der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Planung von Wildtierquerungshilfen	In der Planung werden die Standorte festgelegt sowie Spezifikationen und Begleitmaßnahmen für die Querungshilfen definiert.	In Umsetzung
Maßnahme: Errichtung von Wildtierquerungshilfen	Errichtung der Querungshilfen zur Sicherstellung und Herstellung der verkehrsträgerübergreifenden Durchgängigkeit von Wildtierkorridoren.	Geplant

Ziel:		
Ausbau Vogelschutzsicherung		
	Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen von 1.000 km bis 2030	Status
Zielumfang	Ausbau von Vogelschutzmaßnahmen im Zuge von Neubau oder Instandhaltungen bei Oberleitungen der ÖBB Infrastruktur AG.	
Methodik	Das Ziel soll an 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.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:		
Errichtung der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen	Die Vogelschutzmaßnahmen werden sowohl im bestehenden Netz als auch bei neuen oder umgebauten Oberleitungsanlagen installiert, wodurch Kurzschlüsse und tödliche Stromschläge von Tieren verhindert werden.	In Umsetzung
Maßnahme:		
LIFE Danube Free Sky – Vogelschutzprojekt	An drei verschiedenen Strecken im Osten Österreichs werden Vogelschutzmaßnahmen im Rahmen eines EU-Life-Projektes umgesetzt. Dabei sind 15 Partner in 7 Ländern entlang der Donau beteiligt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist allerdings der einzige Eisenbahninfrastrukturbetreiber in diesem Projekt. Es werden durch dieses Projekt insgesamt 63 Streckenkilometer mit in Summe fast 900 Vogelschutzkappen ausgerüstet.	In Umsetzung
Ziel:		
Schaffung Biodiversitätsinseln		
	Schaffung von 30 Biodiversitätsinseln bis 2030	Status
Zielumfang	Am Bestandsstreckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG sollen Biodiversitätsinseln entstehen, die eine wichtige ökologische Trittsteinfunktion übernehmen sollen.	
Methodik	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.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:		
Errichtung von Biodiversitätsinseln	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
Ziel:		
Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz		
	Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz auf 238,7 m ² / 1.000 Zugkilometer bis 2030	Status
Zielumfang	Die Verkehrsflächeneffizienz (m ² Streckenfläche des Gesamtnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG pro 1.000 gefahrener Zugkilometer pro Jahr) der Schieneninfrastruktur soll gesteigert werden.	
Methodik	Im Vordergrund steht die Prozessoptimierung zur plangemäßen Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekten des ÖBB-Rahmenplans, um die Kapazitätsziele zu erreichen sowie durch verstärkte Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen und Neu- und Ausbauprojekten. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:		
Prozessoptimierung Umsetzung Rahmenplan	Prozessoptimierung zur planmäßigen Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekten zur Erreichung der Kapazitätsziele.	In Umsetzung
Maßnahme:		
Flächensparender Neu- und Ausbau	– Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen – Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Neu- und Ausbauprojekten	Geplant

Ziel: Abbruch von Gebäuden	Abbruch von 90 leerstehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftliche oder technische Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung bis 2030	Status
Zielumfang	Die Gebäude werden durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH verwaltet.	
Methodik	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.	Geplant
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Durchführung von Abbrüchen	– Planung, Koordinierung und Durchführung von Abbrüchen gemäß Vorgaben aus Planungsprämissen.	Geplant

Sonstige Maßnahmen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme		Status	Wesentliche Auswirkungen Risiken und Chancen
Wildwarner für die Eisenbahn	VIF-Forschungsprojekt zur Testung von Wildwarngeräten im Eisenbahnbereich zur Reduktion von Wildtierkollisionen auf dem Bahnnetz der ÖBB abgeschlossen, weitere Evaluation laufend	Laufend	E4-A-4
Projekte für Gewässerökologie	Es werden laufend F&E-Projekte für die Vereinbarkeit von Wasserkraft und Umweltschutz unterstützt und aktiv mitgestaltet. Seit 2020 läuft beispielsweise das Projekt ÖkoResch zur Erreichung des guten ökologischen Potenzials von schwallbelasteten Gewässern und hochalpinen Restwasserstrecken.	Laufend	E4-A-3

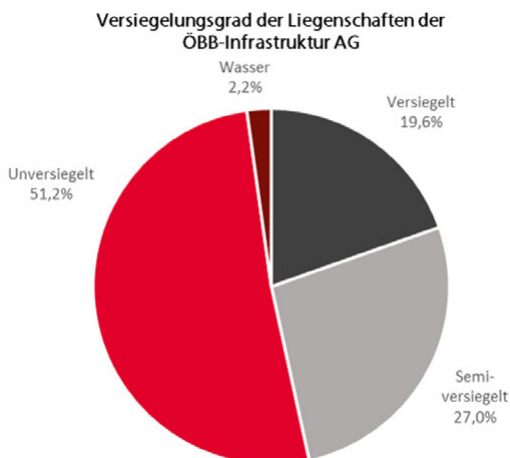
Sonstige Maßnahmen ohne direkten Zusammenhang zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme^{*)}		Status
UIC – Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity	Im Zuge der UIC-Arbeitsgruppe „Sustainable Landuse“ wurden die „Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity“ veröffentlicht. Die Arbeitsgruppe findet regelmäßig statt. Den Vorsitz dieser Arbeitsgruppe hält ein Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG inne.	Laufend
Schulungen zu ökologischer Grünraumpflege, Korridorvernetzung und Biodiversität	Zur Steigerung der Bewusstseinsbildung werden im Zuge von Mitarbeitenden-Schulungen im Bereich des Fahrwegs Schulungen mit Bezug zu Biodiversitätsthemen durchgeführt.	In Umsetzung
Bahnökologie-Seminar	Im Zuge von Schulungen im Bereich Bahnökologie werden laufend Mitarbeitende für das Thema sensibilisiert	Laufend

*) Informationen gehen über ESRS-Anforderungen hinaus.

E4-5 Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen

Wesentliche Standorte des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, welche sich mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität überschneiden sind im Unterkapitel SBM-3 ausgewiesen. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern trägt unmittelbar zum Einflussfaktor der Landnutzungsänderungen bei.

Im Jahr 2024 wurde das Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung der Universität für Bodenkultur Wien mit einer Aktualisierung der ÖBB Potenzialflächenanalyse aus dem Jahr 2021 beauftragt, um einen aktuellen und nachgeschärften Überblick über die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen zu erlangen. Mit der Aktualisierung der Flächenbilanz konnte aufgrund der Verfügbarkeit neuer Datensätze eine noch detailliertere Flächenanalyse durchgeführt werden.³⁶ Das Ergebnis der Flächenbilanz veranschaulicht, dass der ÖBB Infrastruktur-Konzern mehr unversiegelte Wald- und Wiesenflächen als versiegelte Verkehrsflächen besitzt.



Versiegelt: Park- und Verkehrsflächen, Gebäude; Semiversiegelt: 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 und damit einhergehende temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie damit verbundener Anlagen wurde als wesentliche Auswirkung auf den Biodiversitätsverlust, sowie den Umfang und Zustand von Ökosystem erkannt.

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG^{*)} in km²	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Gesamtfläche	190,8	188,7	2,1	1 %
Verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstationen)	8,5	8,4	0,1	1 %
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,6	2,6	-	-
Sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	6,7	6,9	-0,2	-3 %
Park & Ride-Anlagen	1,3	1,3	-	-

^{*)} Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit Auswirkung E4-A-1.

³⁶ 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.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren, wird mittels Grünerkennung nur der tatsächliche Pflanzenbewuchs behandelt und es wird an nichtchemischen Verfahren zur Vegetationskontrolle geforscht. Relevante Kennzahlen in diesem Zusammenhang werden im Folgenden aufgeführt:

Kennzahlen im Hinblick auf chemische Vegetationskontrolle ¹⁾ in km ²	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Menge an eingesetzten Wirkstoffen pro Jahr in kg	1.288	1.497	-209	-14 %
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer	8.020	8.671	-651	-8 %
Auf Vegetation kontrollierte Flächen in ha	5.496	5.877	-381	-6 %
Behandelter Anteil der kontrollierten Flächen	30 %	31 %	-	-1 %

¹⁾ Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit Auswirkung E4-A-2.

E5 Kreislaufwirtschaft

E5 Übersicht

Im Folgenden befindet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Ressourcen-zuflüsse, einschließ-lich Ressourcen-nutzung	E5-A-1	Wesentliche Entnahmen von endlichen Ressourcen treten aufgrund der Ressourcenintensität des Bausektors sowohl in der Instandhaltung als auch bei Neubauvorhaben entlang der Wertschöpfungskette auf	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
	E5-F-1	Beachtung von Kreislaufwirtschaftsaspekten sowie Nutzung von Sekundärrohstoffquellen wirken sich positiv auf Zahlungsströme aus	Chance	Mittelfristig	
Abfälle	E5-A-2	Entstehung von Abfällen durch Bautätigkeiten bedürfen einer weiteren Behandlung (Verwertungsverfahren), um Ressourcen wieder benutzbar zu machen und können Materialverlust bedingen	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wird unter ESRS 2 IRO-1 näher beschrieben.

E5-1 Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Das folgende Konzept spielt für ÖBB Infrastruktur-Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Kreislaufwirtschaft [E5-A-1], [E5-F-1] und [E5-A-2] eine entscheidende Rolle.

Nr.	Konzept	Beschreibung
E5-K-1	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie ⁷⁾	<p>#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 Kreislaufwirtschaft sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wir optimieren den Ressourceneinsatz, die Ressourcenproduktivität und ermöglichen dadurch eine Reduktion des CO₂-Fußabdrucks sowie von umweltschädlichen Stoffen [E5-K-1.1] – Wir integrieren Kreislaufwirtschaft in allen Prozessschritten durch eine Betrachtung der bestmöglichen Ansätze entlang der eigenen Wertschöpfung [E5-K-1.2] – Wir fördern die Kreislaufwirtschaft und verbessern den CO₂-Fußabdruck durch nachhaltige Beschaffung und setzen dadurch Anreize für Kreislaufwirtschaft und Dekarbonisierung entlang unserer Wertschöpfungskette [E5-K-1.3] – Wir fördern den Wissenstand unserer Mitarbeiter:innen durch Schulungsangebote und Weiterbildungen im Bereich Kreislaufwirtschaft [E5-K-1.4] – Wir planen Forschungsprojekte und beteiligen uns an Weiterentwicklungen und Implementierungen innovativer Technologien sowie der Umsetzung von Pilotprojekten zur Ressourcenoptimierung [E5-K-1.5] [E5-1 – 14]

⁷⁾ Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

Die übergeordnete Strategie der ÖBB-Infrastruktur AG, die #INFRA.Mobilitätswende (siehe ESRS 2 SBM-1), ist auch für die Strategien im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft relevant. Diese enthält Nachhaltigkeitsaspekte in der Stoßrichtung „Energiewende & Klimaschutz“, welche eine der sechs darin enthaltenen Stoßrichtungen darstellt. Darauf aufbauend wurde die funktionale #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie aufgesetzt. Sie basiert auf der übergeordneten Stoßrichtung der #INFRA.Mobilitätswende, sowie auf den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse siehe ESRS 2 SBM-1, und den Entwicklungen im Bereich Kreislaufwirtschaft. Dabei wurden sowohl jene auf nationaler Ebene, wie beispielsweise die Kreislaufwirtschaftsstrategie Österreich³⁷, sowie auf internationaler Ebene berücksichtigt. Darüber hinaus wurde das „Categorisation System for circular economy“³⁸ als Leitfaden angewandt, um im Zusammenhang mit den zuvor erlangten Ergebnissen die Hebel der Kreislaufwirtschaft zu identifizieren. Dabei sind die Kernelemente der Wirtschaftsaktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG vor allem im Bereich „Kreislauffähiges Design und Produktion“ und „Zirkuläre Nutzung“ zu verorten. Hier sind einerseits der Beitrag zur Herstellung von Infrastruktur, welche Kreislaufwirtschaftsstrategien durch Ressourceneffizienz, Langlebigkeit, Funktionalität und Reparierbarkeit fördert, sowie das Verwertungspotenzial der eingesetzten Materialien – sofern zulässig und möglich – als wesentliche Kategorie von Bedeutung. Andererseits stellt auch der Beitrag zur maximierten Nutzung unbeweglichen Anlagenvermögens durch Instandhaltung und der Reinvestitionen bestehender Infrastrukturanlagen einen wesentlichen Beitrag dar. Darauf basierend wurden für die ÖBB-Infrastruktur AG die Stoßrichtungen in obenstehender Tabelle unter [E5-K-1] abgeleitet.




Durch eine Optimierung des Ressourceneinsatzes und der Ressourcenproduktivität soll eine Abkehr von der Nutzung von Primärrohstoffen gefördert werden. Dabei soll der Ressourceneinsatz optimiert werden, indem wo es möglich ist, sekundäre Rohstoffe vermehrt eingesetzt werden und bedarfsgerechtes Bauen weiter gefördert wird. Aber auch die verlängerte Nutzungsdauer durch bedarfs- und lebenszyklusorientierte Instandhaltung der bestehenden Infrastrukturanlagen leistet einen wesentlichen Beitrag zur Einsparung von Primärressourcen und Ressourcenproduktivität. Eine Optimierung der vorhandenen Ressourcen innerhalb der eigenen Wertschöpfung, aber vor allem auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinweg, um einen bestmöglichen Beitrag zu Nachhaltigkeitsaspekten zu leisten, ist dabei ein integraler Bestandteil. Hier steht die Bereitstellung sicherer und resilienter Eisenbahninfrastruktur im Fokus der ÖBB Infrastruktur AG, um die Mobilitätswende und eine weitreichende Ressourceneffizienz der Wirtschaft durch Bahntransport zu ermöglichen.

³⁷ https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/Kreislaufwirtschaft/strategie.html.

³⁸ https://circulareconomy.europa.eu/platform/sites/default/files/categorisation_system_for_the_ce.pdf.

Nachhaltige Beschaffung ist ein weiterer wesentlicher Baustein in der Förderung der Kreislaufwirtschaft für die ÖBB Infrastruktur AG. Dabei finden verschiedene Praktiken, wie die Verwendung eines vordefinierten Sets an Nachhaltigkeitskriterien in Abhängigkeit der Praktikabilität, der Treibhausgasemissionsbetrachtung und verbesserte Datenerfassung entlang der Lieferkette Anwendung. Darüber hinaus trägt die nachhaltige Beschaffung dazu bei, dass Schadstoffe und die damit verbundenen potenziellen Umweltbelastungen reduziert werden. Dadurch wird die Wiederverwend- und Wiederverwertbarkeit von Produkten und Materialien verbessert, wodurch ein weiterer Beitrag zur Kreislaufwirtschaft geleistet wird.

Auch in Bezug auf die im Leitfaden „Categorisation System for circular economy“ identifizierten Beiträge, trägt die ÖBB Infrastruktur AG mit ihren Wirtschaftstätigkeiten und den oben beschriebenen Beiträgen, vor allem zu den so genannten R-Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft R4-R10 (siehe nachfolgende Grafik) bei. Die Bezeichnung „R“ bezieht sich dabei auf die englischen Bezeichnungen der einzelnen Stufen, welche durchwegs mit „R“ beginnen und nicht im direkten Zusammenhang mit anderen Verwendungen wie beispielsweise der Recyclingmethoden aus dem Abfallwirtschaftsgesetz³⁹ stehen. Neben R4-R10 ist auch der Grundsatz R3 (Reduzieren), der sich durch eine Steigerung der Effizienz in Herstellung und Nutzung auszeichnet, von Relevanz ebenso wie die Förderung des Umdenkens (R2) innerhalb und außerhalb des eigenen Unternehmens. Hierbei tragen von den oben vorgestellten Stoßrichtungen der ÖBB Infrastruktur AG vor allem die Schulung der Mitarbeiter:innen sowie die aktive Förderung und Beteiligung an Forschungsprojekten im Bereich Kreislaufwirtschaft einen wesentlichen Beitrag. Diese können daher als unterstützende Stoßrichtungen betrachtet werden. Innerhalb der auf Basis des Leitfadens identifizierten Kategorien sind vor allem Wartung und Instandhaltung (R5) sowie Erneuerung und Überholung (R6), wie bereits in den vorhergehenden Absätzen beschrieben, wesentlich. Aufgrund der im Baugeschehen bewegten Massenströme ist die ÖBB Infrastruktur AG ein sehr relevanter Inputgeber für die nachgelagerte Wertschöpfungskette und fördert damit auch indirekt das Recycling (R9). Dadurch wird die Abfallhierarchie vor allem in ihren höheren Stufen, Prävention sowie Vorbereitung zur Wiederverwendung, unterstützt. Eine Darstellung des beschriebenen wesentlichen Beitrags der strategischen Stoßrichtungen im Gesamtkontext der R-Grundsätze der Kreislaufwirtschaft sowie der Zusammenhang mit der nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie ist nachfolgend abgebildet.

R#	R* Grundsatz [Englisch]	R* Grundsatz [Deutsch] Auslegung für die Kreislaufwirtschaftsziele der ÖBB-Infrastruktur AG	Stoßrichtungen Kreislaufwirtschaft Österreich*	Stoßrichtungen ÖBB-Infrastruktur AG
R1	Refuse	Vermeiden: Produkte, Material oder Infrastruktur werden überflüssig, der Nutzen wird anders erbracht	Intelligente Herstellung von Produkten & Infrastruktur	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> Optimierung Ressourceneinsatz & Ressourcenproduktivität  Bestmögliche Integration von Kreislaufwirtschaftsaspekten entlang der eigenen Wertschöpfung  Förderung von Kreislaufwirtschaft & Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette durch nachhaltige Beschaffung  </div>
R2	Rethink	Umdenken: Produkte, Material oder Infrastruktur zirkulärer gestalten und intensiver Nutzen		
R3	Reduce	Reduzieren: Steigerung der Effizienz bei der Produkt-, Material und Infrastrukturherstellung oder -nutzung		
R4	Reuse	Wiederverwenden: Funktionsfähige Produkte, Material und Infrastruktur für den gleichen Zweck ohne weitere Schritte wiederverwenden	Verlängerte Lebensdauer von Infrastruktur	
R5	Repair	Reparieren: Produkte oder Infrastruktur durch Warten in ihrem ursprünglichen Zweck weiternutzen		
R6	Refurbish	Aufbereiten: Alte Produkte oder Infrastruktur aufarbeiten und auf den neuesten Stand bringen		
R7	Remanufacture	Wiederaufbauen: Teile aus defekten Produkten oder Infrastruktur für neue Produkte für denselben Zweck nutzen		
R8	Repurpose	Umfunktionieren: Teile aus defekten Produkten oder Infrastruktur für neue Produkte mit anderem Zweck nutzen	Materialverwertung	
R9	Recycle	Recyceln: Aufbereitung auf Materialebene, um den Kreislauf zu schließen		
R10	Recover	Recover: Sonstige Verwertung (z. B. Verfüllung) sowie thermische Verwertung		

*Zuteilung in Anlehnung an die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie

³⁹ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20002086>.

Die oben beschriebenen strategischen Richtungen umfassen dabei die Aktivitäten der eigenen Wertschöpfung sowie Aspekte der Wertschöpfungskette, die auf Basis der Wesentlichkeitsanalyse identifiziert wurden. Wie aus der Übersichtstabelle ersichtlich, sind die Tätigkeiten und Aktivitäten rund um den Bau- sowie die Instandhaltung und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur als wesentlich identifiziert worden. Dies gilt daher analog für die wesentlichen Aspekte entlang der Wertschöpfungskette, da große Materialzuflüsse und Abfallströme der ÖBB Infrastruktur AG aus dem Baustoff- und Rohstoffsektor sowie der metallverarbeitenden Industrie stammen. Zur weiteren Eingrenzung und Priorisierung wurden die beschafften Güter unter diesem Gesichtspunkt genauer untersucht, um auf Basis dessen die Wesentlichkeit in der Wertschöpfungskette beizubehalten. Für genauere Informationen betreffend des Vorgehens sei an dieser Stelle auf die Ermittlung der Ressourcenzuflüsse unter Kapitel E5-4 verwiesen. Da Nachhaltigkeitsaspekte auf vielen Ebenen gefördert und gefordert sind, wurden neben den Zielsetzungen für Kernelemente der Wesentlichkeit auch die Reduktion von Schadstoffen durch gezielten Einsatz von Chemikalien, zur Förderung der Kreislaufwirtschaft sowie untergeordnete Aspekte der Ressourceneinsparung bedacht. Die Verantwortung für die Kreislaufwirtschaftsstrategie, sowie die Wahrung der Interessen der wesentlichen Stakeholder:innen und die Verfügbarkeit dieser für Interessensträger:innen wird in Kapitel ESRS 2 Allgemeine Angaben ausführlich beschrieben.

E5-2 E5-3 Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die nachfolgenden Tabellen geben eine Übersicht über die wesentlichen Zielsetzungen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft in der ÖBB-Infrastruktur AG. In der untenstehenden Tabelle sind die Zielbeschreibungen sowie die geplanten Jahre der Zielerreichung und deren angestrebtes Niveau aufgelistet. Die Zuordnung zu den Stoßrichtungen gibt den Zusammenhang zu den wesentlichen Richtungen innerhalb der strategischen Kreislaufwirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG und ist ganz rechts in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Ab 2030 wird eine Verwertungsquote von anfallendem Betonabbruch im eigenen Baulos von im Schnitt 10 % angestrebt. Dabei werden jene Bauvorhaben betrachtet, bei denen Betonabbruch anfällt.	2030	+10	%	2024	-. ⁴⁾	-. ⁴⁾	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Anwendung von Kreislaufwirtschaftskriterien bei Ausschreibungen im Lead Buyer Segment Infrastruktur bei relevanten ¹⁾ Warengruppen bis 2035	2035	90	%	2024	31	31	E5-K-1	E5-A-1
Gesteigerte Rückgewinnung von Gleisschotter durch Gleisbaumaschinen (Schotterbettreinigung) bis 2040	2040	+15	%	2013-2023 (Durchschnitt)	200kt	199kt	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von gebrauchten Betonschwellen der Qualitätsstufe 1 & 2 in zulässigen Gleisrängen bis 2030	2030	+10	%	2018-2023 (Durchschnitt)	5.300 Stk	5.241 Stk	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Steigerung des Anteils an weiterverwendeten Betonschwellen durch Verkäufe bis 2030	2030	+20	%	2018-2023 (Durchschnitt)	20.000 Stk	24.621 Stk	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von altbrauchbaren Schienen ²⁾ in zulässigen Gleisrängen bis 2030	2030	+10	%	2018-2023 (Durchschnitt)	52.000 m	49.197 Stk	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Ausweitung der Anwendung von Dosieranlagen auf alle Anwendungen in der Unterhaltsreinigung zur Reduktion des Produktverbrauchs bis Ende 2026	2026	80	%	2024	- ⁴⁾	- ⁴⁾	E5-K-1	- ⁵⁾
Schließung von Produktkreisläufen durch Förderung von Rücknahmekonzepten in der Beschaffung von Reinigungsmaschinen wo umsetzbar bis Ende 2026	2026	80	%	2023	0	- ⁴⁾	E5-K-1	- ⁵⁾
Anwendung von ökologischen Kriterien bei Neuausschreibungen im Bereich Chemie und Maschinen: wo zulässig findet sekundäres oder recyclingfähiges Verpackungsmaterial Anwendung bis Ende 2025	2025	100	%	2023	0	83,3	E5-K-1	- ⁵⁾
Ab 2026 wird bei 50 %, ab 2029 bei 70 % und ab 2035 bei 90 % der Baustellen (Neubau und größere Renovierung bei nicht-betriebsnotwendigen Gebäude) ein EU-Taxonomie-tauglicher Nachweis über den Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen 17 05 04) für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. ³⁾	2035	90	%	2023	- ⁴⁾	- ⁴⁾	E5-K-1	E5-A-2
Ab 2028 werden bei 50 % der größeren Renovierungen (lt. OIB) bei nicht betriebsnotwendigen Gebäude recycelte oder wiederverwendbare Materialien eingesetzt.	2028	50	%	2023	- ⁴⁾	- ⁴⁾	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Schulung der Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co. KG durch ein Umwelttraining Abfall- und Kreislaufwirtschaft bis 2025	2025	50	%	2024	33	33	E5-K-1	E5-A-2

¹⁾ Relevante Warengruppen beziehen sich auf jene Warengruppen, die im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DWA) für den Bericht 2024 als wesentlich identifiziert wurden und Lieferleistungen enthalten. Für genauere Informationen dazu sei auf den das Unterkapitel Ressourcenzufluss E5-4 sowie die Detailbeschreibung des Zielumfangs verwiesen.

²⁾ Die Bezeichnung „altbrauchbare“ Schienen bezieht sich auf Schienen, die aus dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG ausgebaut werden und welche für einen Wiedereinsatz im Streckennetz in Frage kommen (siehe dazu auch Detailbeschreibung der Zielsetzung).

³⁾ Bei jenen Zielen die in dieser Darstellung mit Fußnote ³⁾ markiert sind, handelt es sich um Ziele, die über interne Bestrebungen hinaus auch in weiteren europäischen oder nationalen Gesetzgebungen als Grenzwerte genannt und von diesen abgeleitet sind. Es handelt sich jedoch bei allen gelisteten Zielsetzungen um freiwillige Bestrebungen der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich.

⁴⁾ Zahl konnte zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht final erhoben werden, da die angeführten Zielsetzungen 2024 neu erarbeitet wurden und die Voraussetzungen für die finale Erhebung erst geschaffen werden müssen (siehe dazu auch Maßnahmen je Zielsetzung).

⁵⁾ Bei jenen Zielen die in dieser Darstellung mit der Fußnote ⁵⁾ markiert sind, handelt es sich um Ziele, die in keinem direkten Zusammenhang mit einem Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse stehen, welche aber dennoch durch die ÖBB-Infrastruktur-Konzerns verfolgt werden, da sie einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten und vor allem die Stoßrichtung zur Reduktion von umweltschädlichen Stoffen fördern (E5-K-1.1).

Die Einbindung der Interessensträger:innen erfolgt über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen.

Die aktuellen Ziele adressieren dabei nur indirekt das zirkuläre Produktdesign, da innerhalb der Geschäftstätigkeit der Dienstleistung der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, der erneuerbaren Energieerzeugung und dem Immobilienmanagement, kein physisches Produkt, das im Rahmen der eigenen Wirtschaftstätigkeit produziert wurde, auf dem freien Markt verkauft wird.

Dennoch liegt für die Kreislaufwirtschaftsperspektive des zirkulären Produktdesigns eine indirekte Beeinflussung durch die dementsprechenden Weichenstellungen in der Beschaffung und damit Anreizen auf den Markt vor. Dies ist dadurch gegeben, dass der ÖBB Infrastruktur-Konzern, vergaberechtskonforme Mittel wie beispielsweise in Form von Leistungsbeschreibungen oder Zuschlagskriterien anwenden kann. Für Kreislaufwirtschaft können diese u. a. durch nachhaltige Planungsleistungen oder durch Rücknahmekonzepte bei Beschaffungen erzielt werden, wodurch entlang der Wertschöpfungskette Anreize für zirkuläres Design geschaffen werden. Vor allem die Planungsleistungen haben Auswirkungen auf die Langlebigkeit, die Rückbaubarkeit oder die Wiederverwertbarkeit der eingesetzten Materialien. Rücknahmekonzepte haben hingegen positive Auswirkungen auf Reparierbarkeit und damit auf die Lebensdauer. Eine ähnliche Lage stellt sich bei dem Beitrag zur Beschaffung und Nutzung erneuerbarer Ressourcen nach dem Kaskadenprinzip dar. Aufgrund der Untersuchung der wesentlichen Materialzuflüsse der ÖBB-Infrastruktur AG, welche genauer in Kapitel Ressourcenzuflüsse E5-4 beschrieben wird, wurden lediglich die Holzschwellen als relevant für diese Perspektive identifiziert. Aufgrund der technischen Spezifikationen der Schwellen innerhalb der unternehmerischen Wertschöpfung der ÖBB Infrastruktur AG ist die Einflussnahme beschränkt. Diese Kategorie stellt daher eine untergeordnete Priorität im Gesamtkontext der Geschäftstätigkeiten dar, weswegen kein wesentlicher Beitrag im Bereich der erneuerbaren Ressourcen geleistet wird und daher auch kein Ziel dazu festgelegt wurde. Dies wird auch dadurch bestärkt, dass die Materialien aus erneuerbaren Ressourcen in der Gesamtmassenbilanz eine untergeordnete Rolle spielen und sich die Zielsetzungen gemäß der Wesentlichkeit an den größten vorhandenen Strömen orientieren (siehe dazu auch Ressourcenzufluss E5-4).

Die erarbeiteten Ziele leisten einen wesentlichen Beitrag zu den R-Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft, welche bereits detaillierter im ersten Abschnitt zu Kreislaufwirtschaft E5-1 beschrieben wurden. Die folgende Darstellung soll einen Überblick geben, zu welchen Kreislaufwirtschaftsgrundsätzen (10R) die Ziele einen wesentlichen Beitrag leisten und ob sich diese eher auf Ressourcenzuflüsse mit den zugehörigen Kategorien Produkte, technisches und biologisches Material gemäß ESRS-Auslegung oder auf Ressourcenabflüsse beziehen.

Die Auslegung der Begrifflichkeiten der Ressourcenzuflüsse Produkt, technisches sowie biologisches Material nach ESRS wurde für den Zweck der Berichtslegung in Anlehnung an Definitionen aus für die ÖBB-Infrastruktur AG relevanten, bestehenden Gesetzgebungen gewählt. Als Beitrag zum Ressourcenzufluss relevante Produkte sind jene, die mit einem physischen Bezug in Anlehnung an § 6 im Bundesvergabegesetz⁴⁰ einhergehen, zu betrachten. Dabei grenzt sich „technisches Material“ dadurch von Produkten ab, dass diese Grundstoffe umfassen, welche unbearbeitet oder lediglich geringfügig bearbeitete Güter sind. Es handelt sich dabei um Rohmaterial im weitesten Sinne, wobei vor allem der Gleisschotter einen Anwendungsfall im Sinne der ÖBB Infrastruktur darstellt. Biologisches Material im Kontext der vorliegenden Berichterstattung umfasst alle Stoffe, die aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen werden. Dies sind organische Rohstoffe aus der land- oder forstwirtschaftlichen Produktion, welche zielgerichtete Anwendungszwecke außerhalb des Nahrungs- und Futtermittelbereichs haben.

Die unterhalb dargestellten Zuordnungen wurden mit Fokus auf die Wirtschaftstätigkeiten innerhalb der Wertschöpfung der ÖBB-Infrastruktur AG vorgenommen und stellen daher außerhalb dieses Rahmens keine universelle Gültigkeit dar. Abhängig vom Betrachtungsrahmen tragen die einzelnen Ziele auch über die vorgenommenen Zuteilungen hinaus zu den verschiedenen Ressourcengrundsätzen bei.

⁴⁰ <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20010295&FassungVom=2024-02-10&Artikel=&Paragraf=12&Anlage=&Uebergangsrecht=>

Ziel	Ressourcen-zufüsse			Ressourcen-abflüsse		Kreislaufwirtschaftsgrundsätze: R-Grundsätze (Auslegung siehe vorhergehende Darstellung)									
	Produkte*	Technisches Material	Biologisches Material	Produkte*	Abfälle	R1: Vermeiden	R2: Umdenken	R3: Reduzieren	R4: Wiederverwenden	R5: Reparieren	R6: Aufbereiten	R7: Wiederaufbauen	R8: Umfunktio-lieren	R9: Recycling	R10: sonstige Verwertung
Ab 2030 wird eine Verwertungsquote von anfallendem Betonabbruch im eigenen Baulos von im Schnitt 10 % angestrebt. Dabei werden jene Bauvorhaben betrachtet, bei denen Betonabbruch anfällt.	●				●			●			●				
Gesteigerte Rückgewinnung von Gleisschotter durch Gleisbaumaschinen (Schotterbettreinigung) bis 2040		●			●			●	●						
Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von gebrauchten Betonschwellen der Qualitätsstufe 1 & 2 in zulässigen Gleisrängen bis 2030	●				●				●						
Steigerung des Anteils an weiterverwendeten Betonschwellen durch Verkäufe bis 2030					●							●			
Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von allbrauchbaren Schienen ²⁾ in zulässigen Gleisrängen bis 2030	●				●				●						
Ab 2026 wird bei 50 %, ab 2029 bei 70 % und ab 2035 bei 90 % der Baustellen (Neubau und größere Renovierung bei nicht betriebsnotwendigen Gebäuden) ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen 17 05 04) für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet ³⁾					●									●	

* Produkte, technisches und biologisches Material beziehen sich auf die Auslegung entsprechend dem Unterkapitel E5-2 E5-3. Für die Fußnoten ²⁾ und ³⁾ sei an dieser Stelle auf Zieltabelle aus dem Unterkapitel E5-2 E5-3 verwiesen.

Ziel	Ressourcen-zufüsse			Ressourcen-abflüsse		Kreislaufwirtschaftsgrundsätze: R-Grundsätze (Auslegung siehe vorhergehende Darstellung)									
	Produkte*	Technisches Material	Biologisches Material	Produkte*	Abfälle	R1: Vermeiden	R2: Umdenken	R3: Reduzieren	R4: Wiederverwenden	R5: Reparieren	R6: Aufbereiten	R7: Wiederaufbauen	R8: Umfunktio-lieren	R9: Recycling	R10: sonstige Verwertung
Ab 2028 werden bei 50 % der größeren Renovierungen (lt. OIB) bei nicht betriebsnotwendigen Gebäuden recycelte oder wiederverwendbare Materialien eingesetzt.	●							●	●						
Ausweitung der Anwendung von Dosieranlagen auf alle Anwendungen in der Unterhaltsreinigung zur Reduktion des Produktverbrauchs bis Ende 2026	●							●							
Anwendung von Kreislaufwirtschaftskriterien bei Ausschreibungen im Lead Buyer Segment Infrastruktur bei relevanten ¹⁾ Warengruppen bis 2035	●	●	●				●	●							
Schließung von Produktkreisläufen durch Förderung von Rücknahmekonzepten in der Beschaffung von Reinigungsmaschinen wo umsetzbar bis Ende 2026	●									●	●				
Anwendung von ökologischen Kriterien bei Neuausschreibungen im Bereich Chemie und Maschinen: wo zulässig findet sekundäres oder recyclingfähiges Verpackungsmaterial Anwendung bis Ende 2025	●							●						●	
Schulung der Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG durch ein Umweltschulung Abfall- und Kreislaufwirtschaft bis 2025					●		●							●	

* Produkte, technisches und biologisches Material beziehen sich auf die Auslegung entsprechend dem Unterkapitel E5-2 E5-3. Für die Fußnote ¹⁾ sei an dieser Stelle auf Zieltabelle aus dem Unterkapitel E5-2 E5-3 verwiesen.

Um den weiteren Beitrag der in Kapitel E5-2 und E5-3 dargestellten Ziele zu den Perspektiven der Primär Materialeinsparung sowie der Materialnutzungsrate und den Stufen der europäischen Abfallhierarchie⁴¹ darzustellen, wurden die R-Grundsätze der Kreislaufwirtschaft diesen zugewiesen. Dadurch ist es möglich, den Beitrag der in E5-2 beziehungsweise E5-3 genannten Ziele aus der Tabelle zu diesen Perspektiven einzuordnen und abzuleiten, wobei diese auch im Zusammenhang mit dem Betrachtungsumfang des jeweiligen Ziels zu gewichten sind.

⁴¹ <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/glossary/waste-hierarchy.html>.

Da das Recycling beispielsweise immer einen gewissen Materialverlust bedingt, ist die Einsparung des Primärmaterials im ersten Moment geringer. Es stellt jedoch es die Grundlage der Substitution dar und aufgrund der wesentlichen Mengen, die beispielsweise über eine Verwertung von Beton oder Bodenaushub wieder eingebaut werden, entsteht ein dementsprechend signifikanter Beitrag. Die ÖBB-Infrastruktur AG als Abfallbesitzerin bzw. Abfallerzeugerin hat im Bereich der Kreislaufwirtschaft infolge der Systemgrenzen nur bedingt Einfluss auf den Umgang mit Abfall. Im Zuge der Umsetzung von Neubau- und/oder Instandhaltungsvorhaben erfolgt der Umgang mit Abfällen innerhalb des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten. Sofern keine direkte Wiederverwendung innerhalb eines Vorhabens erzielt werden kann, erfolgt mit der expliziten Beauftragung zur umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Kreislaufwirtschaft (Inputmaterial) in Österreich. Entsprechend dem Abfallwirtschaftsgesetz sowie angrenzenden Gesetzgebungen wie der Deponieverordnung wird somit die Abfallhierarchie bestmöglich durch die Geschäftstätigkeiten unterstützt, wobei die ÖBB-Infrastruktur AG als Inputgeberin für nachgelagerte Verwertungsprozesse zu sehen ist. Die Zielsetzungen im Bereich Kreislaufwirtschaft tragen dennoch zu einer Förderung der Abfallwirtschaft innerhalb der beschriebenen Möglichkeiten bei. Inwiefern ein Beitrag gegeben ist, kann aus der Zuweisung der R-Grundsätze der Kreislaufwirtschaft und damit der Zielsetzungen zu den Stufen der Abfallhierarchie abgeleitet werden (siehe nachstehende Grafiken). Dabei können im Sinne der Abfallwirtschaft vor allem die Stufen der Abfallvermeidung unterstützt werden.

Auslegung Beiträge der R*-Grundsätze (gemäß E5-1) zu Materialnutzungsraten, sowie den Stufen der Abfallhierarchie und der Primärmaterialeinsparung aus der Perspektive der Kreislaufwirtschaftszielsetzungen der ÖBB-Infrastruktur AG			
Kreislaufwirtschaftsgrundsätze: R-Grundsätze	Beitrag zur Primärmaterialeinsparung [Gering Mäßig Wesentlich]	Zuteilung zu Materialnutzungsraten	Stufe der Abfallhierarchie die primär gefordert wird
R1: Vermeiden	Mäßig: Material noch nicht in Verwendung	Längere Nutzung	Abfallvermeidung
R2: Umdenken			
R3: Reduzieren			
R4: Wiederverwenden	Wesentlich: Bereits in Verwendung befindliches Material wird länger verwendet	Wiederverwendung	Abfallvermeidung
R5: Reparieren		Umverteilung	
R6: Aufbereiten			
R7: Wiederaufbauen	Mäßig: Ein Teil des Produktes 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

Wie bereits im Abschnitt E5-1 beschrieben, zeichnet sich der Beitrag zur Kreislaufwirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG vor allem durch die dementsprechende Beschaffung, Instandhaltung und Wiederverwendung von Material aus. Dieser Umstand wird durch den Beitrag zu den Materialnutzungsraten, wie in oben stehender Überleitung dargestellt, unterstrichen. Dabei stehen vor allem längere Nutzung auch durch ausgereifte bedarfsorientierte Instandhaltungsstrategien sowie Wiederverwendung im Fokus, wodurch Einfluss auf die Abfallvermeidung besteht. Eine Darstellung der Zusammenhänge in Kombination mit dem Beitrag der Zielsetzungen aus E5-3 ist in der unten stehenden Grafik abgebildet. Die Darstellung zeigt den wesentlichen Beitrag der gesetzten Kreislaufwirtschaftsziele der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Beitrag zu den R-Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft sowie der Abfallhierarchie.

Beitrag der Zielsetzungen zu den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft und der EU-Abfallhierarchie



Für ein umfassenderes Verständnis der Ziele werden diese im nachfolgenden Abschnitt weiter ausgeführt und weitere Informationen bereitgestellt. Um ein ganzheitliches Bild zu schaffen, werden die Zielumsetzung in Zusammenhang mit deren unterstützenden und notwendigen Maßnahmen zu den definierten und zuvor in diesem Kapitel dargestellten Zielen in der unten stehenden Tabelle dargestellt. Durch die Darstellung des Zusammenhanges zwischen den Maßnahmen und den korrespondierenden Zielen werden gleichzeitig Informationen dargelegt, inwiefern die Maßnahmen bei den jeweiligen Zielen zu Aspekten wie Primärmaterialreduktion, Sekundärmaterialförderung oder Förderung kreislauffähiger Gestaltung von Produkten beitragen. Dabei zählen einige Maßnahmen bei mehreren Zielen, auch standardübergreifend, ein. Neben den Maßnahmen, die konkret eine Zielumsetzung unterstützen, werden am Ende der nachfolgenden Übersicht Maßnahmen dargestellt, welche teilweise die Grundlagen für Zielsetzungen schaffen oder das Thema „Kreislaufwirtschaft“ grundlegend im Unternehmen verbessern und fördern sollen. Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. **Rote Farbe** bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahme in Verzug ist.

Ziel: Verwertungsquote Betonabbruch	Ab 2030 wird eine Verwertungsquote von anfallendem Betonabbruch im eigenen Baulos von im Schnitt 10 % angestrebt. Dabei werden jene Bauvorhaben betrachtet, bei denen Betonabbruch anfällt.	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.	
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen. Durch die Zielformulierung werden nur jene Baulose betrachtet in 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. Dabei werden im größeren Kontext auch die SDGs 9 und 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	Geplant
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Vertraglicher Rahmen	Schaffung der vertraglichen Möglichkeiten bis 2027, um bis 2030 diese Verwertungsquote auswerten und darstellen zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei jenem der Zielsetzung.	In Umsetzung
Maßnahme: Systemtechnische Erfassung	Schaffung der systemtechnischen Möglichkeiten bis 2027, um bis 2030 diese Verwertungsquote auswerten und darstellen zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei der internen Systemlandschaft zur Datenerfassung und Verarbeitung.	Geplant
Ziel: Beschaffung relevanter* Warengruppen	Anwendung von Kreislaufwirtschaftskriterien bei Ausschreibungen im Lead Buyer Segment Infrastruktur bei relevanten* Warengruppen der Lieferleistungen bis 2035.	Status
Zielumfang	Der Zielumfang bezieht sich auf die Integration von Kreislaufwirtschaftskriterien bei Neuausschreibungen im Bereich der Lieferleistungen. Durch die Integration dieser wird einerseits die Kreislauffähigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG bei Beschaffungen gesteigert, andererseits wird vor allem die vorgelagerte Wertschöpfungskette durch Anreize und Bedarf ebenfalls beeinflusst.	
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen. Da ein direkter Produktbezug für die ÖBB-Infrastruktur AG bei Lieferleistungen gegeben ist und diese auch Teil des strategischen Einkaufs sind, können diese Leistungen bevorzugt gesteuert werden. Dabei werden jene Produktgruppen der Lieferleistungen priorisiert und als wesentlich erachtet, die entsprechend der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und der Strategie im Bereich Kreislaufwirtschaft indiziert sind. Diese stellen die relevanten Warengruppen gemäß Asterisk* dar. Für detailliertere Informationen sei auf den Abschnitt Ressourcenzuflüsse unter E5-4 verwiesen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei werden im größeren Kontext auch die SDGs 9, 12 sowie 13 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	Geplant
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Kreislaufwirtschafts- Kriterien	Überarbeitung der Kreislaufwirtschafts-Kriterien im Kriterienkatalog nachhaltige Beschaffung und Ausformulierung von dazugehörigen standardisierten Vertragspositionen bis Ende 2025. Der Betrachtungsrahmen erstreckt sich auf die durch die ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzten Kreislaufwirtschaftskriterien als Grundlage für Ausschreibungen der Beschaffung.	In Umsetzung
Maßnahme: Mitarbeiter:innen Schulungen	Laufende Schulungen der Einkäufer:innen in Nachhaltigkeitsbelangen zur Datenerfassung und den Umgang mit Kreislaufwirtschaftsbelangen im Kontext des Einkaufs. Der Betrachtungsrahmen erstreckt sich auf die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG.	Laufend
Maßnahme: Standardleistungs- positionen	Ein ÖBB-Infrastruktur AG internes Projekt soll evaluieren, welche kreislauffähigen Alternativen für häufig angewandte Leistungsgruppen, wie Schwellen, Bahnsteigkanten und ähnliche, verfügbar und anwendbar sind, um eine Grundlage zur Förderung der Kreislaufwirtschaft in diesen Gruppen bis 2027 zu schaffen. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei jenem der Zielsetzung.	Geplant

Ziel:		
Gleisschotter Rückgewinnung	Gesteigerte Rückgewinnung von Gleisschotter durch Gleisbaumaschinen (Schotterbettreinigung) bis 2040	Status
Zielumfang	Der Zielumfang bezieht sich auf die Steigerung der Rückgewinnung von Gleisschotter durch erhöhten Einsatz von Gleisbaumaschinen. Dabei wird durch diese Spezialmaschinen der Schotter ausgehoben, gesiebt und wieder eingebracht. Die geeignete Kornverteilung (geringe Feinkorn-Anteile) im Schotterbett gewährleistet die Aufnahme der statischen und dynamischen Belastungen aus dem Bahnbetrieb und die Entwässerungsfähigkeit des Gleises. Grundlage für den zweckmäßigen Einsatz der Gleisbaumaschinen sind geeignete Streckenabschnitte und Beprobungen.	Geplant
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um eine technisch umsetzbare Ziel zu definieren. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei wird im größeren Kontext auch der Baustein SDG 12 (nachhaltiger Konsum) der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:	Um eine Steigerung der Gleisschotterrückgewinnung zu ermöglichen, müssen mehr Gleis- und Weichenreinigungen im Rahmen von Instandhaltungstätigkeiten durchgeführt werden. Eine Schotterbettreinigung in der Lebenszyklusmitte ermöglicht eine verlängerte Nutzungsdauer von Gleisen und Weichen. Die Maßnahme soll bis 2040 anlaufen. Der Betrachtungsrahmen entspricht dem Zielumfang.	Geplant
Ziel:		
Wiedereinbau gebrauchter Betonschwellen	Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von gebrauchten Betonschwellen der Qualitätsstufe 1 & 2 in zulässigen Gleisrängen bis 2030	Status
Zielumfang	Durch die Definition der zu verwendenden Materialien, insbesondere der Verwendung von Betonschwellen an Stelle von getränkten Holzschwellen, können diese zum Teil wiedereingebaut werden. Gebrauchte Betonschwellen werden nach erfolgter Prüfung und auf Basis ihrer technischen Eignung als „Bau- oder Betonschwellen“ einer Wiederverwendung im Gleisnetz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zugeführt. Dies umfasst neuwertige Betonschwellen, die intern festgelegte technische Kriterien erfüllen.	Geplant
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei wird im größeren Kontext auch der SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:	Damit ein gesteigerter Wiedereinbau möglich ist sind die internen Vorgaben zur Wiederverwendung von gebrauchten Betonschwellen anzupassen und zu überarbeiten damit eine Rückführung und ein Wiedereinbau gefördert wird. Damit das Ziel erreicht werden kann soll diese grundlegende Maßnahme bis 2025 umgesetzt werden. Der Betrachtungsrahmen umfängt dabei die ÖBB Infrastruktur AG internen Prozesse und Arbeitsabläufe.	In Umsetzung
Maßnahme:	Um die Umsetzung der Anpassungen aus Vorgaben zur Wiederverwendung in der operativen Projektgestaltung sicherzustellen, werden die Mitarbeiter:innen vermehrt im Zuge von Schulungen auf die Nutzung der gebrauchten und für die Anwendung zulässigen Betonschwellen der entsprechenden Qualitätsstufen hinzuweisen. Diese Maßnahme soll nach der Umsetzung der vorhergehenden Maßnahme zur Ausweitung der Umsetzung ab 2026 angestrebt werden. Diese Maßnahme betrifft alle internen Mitarbeiter:innen des eigenen Unternehmens.	Geplant

Ziel:			
Wiedereinbau altbrauchbare Schienen	Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von altbrauchbaren Schienen in zulässigen Gleisrängen bis 2030		Status
Zielumfang	Altbrauchbare Schienen, welche aus dem Bestandsnetz ausgebaut werden, werden nach erfolgter Prüfung und auf Basis ihrer technischen Eignung einer Wiederverwendung im Gleisnetz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zugeführt. Dabei finden sie vor allem in weniger und langsamer befahrenen Gleisrängen Anwendung, da hier die Beanspruchungen geringer sind.		Geplant
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei wird im größeren Kontext auch der SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.		
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.		
Maßnahme: Anpassung interner Vorgaben	Damit ein gesteigerter Wiedereinbau möglich ist sind die internen Vorgaben zur Wiederverwendung von altbrauchbaren Schienen anzupassen und zu überarbeiten damit eine Rückführung und ein Wiedereinbau gefördert wird. Damit das Ziel erreicht werden kann soll diese grundlegende Maßnahme bis 2025 umgesetzt werden. Der Betrachtungsrahmen umfängt dabei die ÖBB-Infrastruktur AG internen Prozesse und Arbeitsabläufe.		In Umsetzung
Maßnahme: Mitarbeiter:innen Sensibilisierung	Um die Umsetzung der Anpassungen aus Vorgaben zur Wiederverwendung in der operativen Projektgestaltung sicherzustellen, werden die Mitarbeiter:innen vermehrt im Zuge von Schulungen auf die Nutzung der gebrauchten und für die Anwendung zulässigen Schienen hinzuweisen. Diese Maßnahme soll nach der Umsetzung der vorhergehenden Maßnahme zur Ausweitung der Umsetzung ab 2026 angestrebt werden. Diese Maßnahme betrifft alle internen Mitarbeiter:innen des eigenen Unternehmens.		Geplant
Ziel:			
Betonschwellenverkauf	Steigerung des Anteils an weiterverwendeten Betonschwellen durch Verkäufe bis 2030		Status
Zielumfang	Da die Anwendungsvoraussetzungen für gebrauchte Betonschwellen wie bereits beim Ziel „Wiedereinbau gebrauchter Betonschwellen“ beschrieben, großen Einfluss auf die Gleisstabilität haben, gelten bei der ÖBB Infrastruktur AG hohe Qualitätsanforderungen für den Wiedereinbau. Für jene Schwellen, die diese Anforderungen nicht mehr erfüllen, soll auf diesem Wege eine gesteigerte Nutzung erzielt werden.		Geplant
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei wird im größeren Kontext auch der SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.		
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.		
Maßnahme: Kooperationsvereinbarungen	Um einen gesteigerten Verkauf der nicht mehr als Bahnschwellen wiederverwendbaren Betonschwellen zu ermöglichen, wird versucht langfristige Kooperationen für eine weiterführende Verwendung zu schaffen. Die Maßnahme soll bis 2026 evaluiert und angelaufen sein, um eine Zielerreichung zu ermöglichen. Der Betrachtungsrahmen umfasst vor allem die nachgelagerte Wertschöpfungskette.		Geplant
Maßnahme: Nutzung des INFRA.Fundus	Die Nutzung der ÖBB-internen Plattform INFRA.Fundus, auf der gebrauchte Gegenstände verkauft werden, um eine verlängerte Lebensdauer zu fördern, soll evaluiert und nach Möglichkeit für Bahnschwellen gefördert und ausgebaut werden. Die Maßnahme soll bis 2025 gesetzt sein. Der Betrachtungsumfang liegt innerhalb des eigenen Unternehmens.		In Umsetzung

Ziel: Gesteigerte Reststoffverwertung Neubau und Renovierung	Ab 2026 wird bei 50 %, ab 2029 bei 70 % und ab 2035 bei 90 % der Baustellen (Neubau und größere Renovierung bei nicht betriebsnotwendigen Gebäuden) ein EU-Taxonomie-tauglicher Nachweis über den Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen 17 05 04) für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet.	Status
Zielumfang	Der Zielumfang umfasst alle zentral durch den ÖBB Infrastruktur-Konzern gesteuerten Neubau- und Renovierungsprojekte im Bereich der nicht betriebsnotwendigen Gebäude.	
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, sowie die extern durch die EU-Taxonomie sowie das Abfallwirtschaftsgesetz ⁴² festgelegten Zielsetzungen einbezogen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei werden im größeren Kontext auch die SDGs 11, sowie sekundär auch 12 und 13 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	Geplant
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Vertraglicher Rahmen	Schaffung der vertraglichen Möglichkeiten bis 2026, um diese Verwertungsquote auszuwerten und darstellen zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei jenem der Zielsetzung.	In Umsetzung
Maßnahme: Mitarbeiter:innen Schulungen	Laufende Schulungen der verantwortlichen Mitarbeiter:innen in Nachhaltigkeitsbelangen zur Datenerfassung und den Umgang mit Kreislaufwirtschaftsbelangen im Kontext der Zielsetzung. Der Betrachtungsrahmen erstreckt sich auf die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG.	Laufend
Maßnahme: Verbesserung der Nachweisführungen	Schaffung der systemtechnischen Möglichkeiten bis 2025, um diese Verwertungsquote auszuwerten und darstellen zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei der internen Systemlandschaft zur Datenerfassung und Verarbeitung.	In Umsetzung
Ziel: Rücknahmekonzepte	Schließung von Produktkreisläufen durch Förderung von Rücknahmekonzepten in der Beschaffung von Reinigungsmaschinen wo umsetzbar bis Ende 2026. ⁷⁾	Status
Zielumfang	Im Zuge der Unterhaltsreinigung durch die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG werden die dazu notwendigen Reinigungsmaschinen mit einem Rücknahmekonzept beschafft. Dabei sollen, überall wo zulässig und umsetzbar, die Lieferanten oder Hersteller die Geräte zurücknehmen um diese durch Wartung, Instandhaltung oder getrennte fachgerechte Entsorgung möglichst lange im Kreislauf zu halten.	In Umsetzung
Methodik	Für die Zieldefinition wurden mit den und durch die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen bestehende Verträge betrachtet um daraus das Potenzial und eine mögliche Zielsetzung abzuleiten. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Es wird das SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Vertraglicher Rahmen	Schaffung der vertraglichen Möglichkeiten bis Ende 2025, um die Standardpositionen für die Beschaffung einfach und unkompliziert anwenden zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei jenem der Zielsetzung.	In Umsetzung

⁷⁾ Zielsetzung ohne wesentliche Auswirkung, Risiko oder Chance gemäß doppelter Wesentlichkeitsanalyse aber mit Beitrag zu E5-K-1.1.

⁴² https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/recht/awg.html.

Ziel: Beschaffung Reinigungschemie	Anwendung von ökologischen Kriterien bei Neuausschreibungen im Bereich Chemie und Maschinen: wo zulässig findet sekundäres oder recyclingfähiges Verpackungsmaterial Anwendung bis Ende 2025 ¹⁾	Status
Zielumfang	Für die Unterhaltsreinigung durch die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG werden im Bereich Chemie und Reinigungsmaschinen Beschaffungen zur Unterhaltsreinigung getätigt. Dabei sollen, überall wo zulässig und umsetzbar, sekundäre Verpackungsmaterialien zur Anwendung kommen. Eine mögliche Einschränkung kann durch Chemikalien und der notwendigen Beständigkeit von Verpackungsmaterial entstehen.	In Umsetzung
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei wird im größeren Kontext vor allem das SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Vertraglicher Rahmen	Schaffung der vertraglichen Möglichkeiten bis Ende 2025, um die Standardpositionen für die Beschaffung einfach und standardisiert anwenden zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei jenem der Zielsetzung.	In Umsetzung
¹⁾ Zielsetzung ohne wesentliche Auswirkung, Risiko oder Chance gemäß doppelter Wesentlichkeitsanalyse aber mit Beitrag zu E5-K-1.1.		
Ziel: Schulungen	Schulung der Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG durch ein Umweltraining Abfall- und Kreislaufwirtschaft bis Ende 2025.	Status
Zielumfang	Die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG des ÖBB Infrastruktur-Konzerns leisten in ihrer operativen Arbeit einen wichtigen Beitrag zu einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft. Durch Schulungen in einem Umweltraining wird verstärkt auf Abfall- und Kreislaufwirtschaftsaspekte eingegangen und hingewiesen.	Geplant
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um sinnvolle Inhalte für das geplante Umweltraining zusammenzustellen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei. Dabei werden im größeren Kontext auch die SDGs 3 und 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Teilnahme Anreize	Damit möglichst viele Mitarbeiter:innen an den Umweltraining Schulungen teilnehmen, wurde 2024 verstärkt Werbung dafür gemacht. Der Betrachtungsrahmen umfasst die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	Abgeschlossen

Zusätzlich zu den oben angeführten Maßnahmen, welche konkreten Zielsetzungen zugeordnet werden können, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG noch weitere Maßnahmen um, die einen Beitrag oder eine Unterstützung im Bereich Kreislaufwirtschaft darstellen. Eine Übersicht dieser kann aus der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Sonstige Maßnahmen ohne direkten Zusammenhang zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Kreislaufwirtschaft¹⁾

Status

<p>Maßnahme: F4F Datenerfassung</p>	<p>Im Zuge des 2024 gestarteten Projekts „F4F“ des Konzerneinkaufs sollen Nachhaltigkeitsdaten der Beschaffungen zentral erfasst und in einer Plattform verarbeitet werden. Dies ermöglicht eine verbesserte Datengrundlage zum Ausweis der Informationen unter diesem Standard aber auch eine Ausgangslage, um weitere Schritte zu setzen. Die ersten Anwendungen der Plattform sollen 2025 erfolgen und in weiterer Folge ausgerollt werden. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Beschaffungen mit dem Fokus auf Materiallieferleistungen.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>Maßnahme: BIM</p>	<p>Mit 2024 hat sich der Geschäftsbereich Projekte Neu- / Ausbau der ÖBB Infrastruktur AG für eine Ausweitung des Building Information Modellings (BIM) bei komplexen Infrastrukturentwicklungsprojekten des Bereiches entschieden. BIM-Modelle sind in weiterer Folge Grundlage für den digitalen Zwilling und sollen insbesondere auch die Auffindbarkeit von Daten bei der Instandhaltung erleichtern. Zukünftig könnten die Daten aus BIM-Modellen auch Antworten zu Aspekten der Kreislaufwirtschaft liefern. Um die Details hierzu zu definieren, beschäftigen sich aktuell unterschiedliche ÖBB-externen Gremien und Norm-Komitees mit diesem Thema. Sobald die Details hierzu bekannt sind, können die ÖBB-internen, konkreten Anforderungen zur Auswertung der BIM-Modelle im Hinblick auf Kreislaufwirtschaft festgelegt werden.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>Maßnahme: F&E Roadmap zu Dekarbonisierung mit Fokus auf Beton</p>	<p>Im Zuge der F&E-Roadmap zu Dekarbonisierung mit Fokus auf Beton bis Ende 2024 werden abgeschlossene und laufende F&E Projekte in Österreich und der EU gescreent. Dadurch können thematische Cluster identifiziert werden. Diese unterstützen bei der Definition von Handlungsfeldern für Forschung zu nachhaltigem Beton sowie bei der Identifikation von neuem Forschungsbedarf.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>Maßnahme: aktuelle F&E Forschungsprojekte</p>	<p>Folgende Forschungsprojekte zu Nachhaltigkeit und Dekarbonisierung werden derzeit in der ÖBB-Infrastruktur verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Upcycling von Fahrbahnplatten mit CO₂-Speicherung (Projektende 12/2025) – NÖB: Nachhaltigkeits-Benchmarks für österreichische Betone (Projektende 03/2027) <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung AUT-weiter Nachhaltigkeits-Benchmarks für österreichische Betone (Projektende 03 / 2027) • Ermittlung AUT-weiter repräsentativer Benchmarks für Dauerhaftigkeitsparameter von bisher nicht untersuchten Expositionen am Festbeton (Karbonatisierung, Chloridwiderstand) (Projektende 03 / 2027) • TempOptLowCarb: zielsichere Herstellung von Bauteilen mit temperatur- und CO₂-optimierten Betonen (Projektende 12 / 2025) Definition von Herstellungsbedingungen und Nachbehandlungsmaßnahmen für den zielsicheren Einsatz von temperatur- und CO₂-optimierten Betonrezepturen in der Praxis – DaBeFoNa: dauerhafte Betone mit besonderem Fokus auf die Nachbehandlung (Projektende 12 / 2025) – SpOC: CO₂-reduzierter Spritzbeton und optimierte Maschinentechologie (Projektende 08 / 2025) 	<p>In Umsetzung</p>
<p>Maßnahme: Oberleitungsanlagen</p>	<p>Diese Forschungsprojekte sollen dabei unterstützen, weitere strategische Maßnahmen in der ÖBB Infrastruktur AG in den nächsten Jahren zu Nachhaltigkeit und Dekarbonisierung zu entwickeln.</p>	
<p>Maßnahme: Produkt-wiederverwendung</p>	<p>Umsetzung eines Pilotprojekts zum Einsatz von Recyclingbeton bei Stahlbetonmasten für Oberleitungsanlagen zur Primärmaterialreduktion um 30 % in den Masten bis 2025. Der Betrachtungsrahmen umfasst die technische Eignung und Anwendbarkeit von Recyclingbeton für den genannten Fall sowie eine Analyse der potenziellen Ausrollung bei positivem Ergebnis.</p> <p>Projekt zur Untersuchung einer potenziellen Wiederverwendung altbrauchbarer Kleinflächenplatten-Gleiseindeckungen bei Eisenbahnkreuzungen (abhängig von Qualitätsstufe – vgl. Schwellen und Schienen) bis 2027. Der Betrachtungsrahmen umfasst die Kleinflächenplatten für Gleiseindeckungen und alle damit in Verbindung stehenden internen Abläufe und Prozesse.</p>	<p>In Umsetzung</p>

¹⁾ Informationen gehen über ESRS-Anforderungen hinaus.

E5-4 Ressourcenzuflüsse

Die wesentlichen Ressourcenzuflüsse ergeben sich auf Basis der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und beziehen sich auf die entsprechenden Ergebnisse. Dies betrifft vor allem die Entnahme von endlichen Ressourcen aufgrund der Ressourcenintensität des Bausektors im Zuge von Instandhaltung und Neubauvorhaben [E5-A-1]. Um genauer zu festzulegen, welche Ressourcenzuflüsse innerhalb der genannten Auswirkung wesentlich sind, wurden die verbauten Materialien aus dem Referenzjahr 2022, welches ein repräsentatives Vergleichsjahr darstellt, detailliert betrachtet.

Da Stahl und Beton mehrere Veredelungsschritte durchlaufen, sind sie als wesentliche Produkte anzusehen, während vor allem Oberbauschotter, der für das Gleisbett verwendet wird, als wesentliches technisches Material einzustufen ist. Die beschriebenen Produkte werden in der Regel in größeren Mengen benötigt, weswegen Wagenladungen oder Lkw eingesetzt werden und Verpackungsmaterial eine untergeordnete Rolle spielt. Aufgrund der Prozesse, die mit der Herstellung der genannten Materialien in Verbindung stehen, stellen kritische Rohstoffe und seltene Erden eine untergeordnete Rolle dar, wobei diese im Umfeld der Stahlerzeugung relevanter sind, als dies bei Beton oder Schotterbettmaterial der Fall ist. Vor allem im Anwendungsfall des Schienenstahls finden Kohlenstoff-Mangan-Stähle Anwendung. Basierend auf den öffentlich einsehbaren Unterlagen von diversen Herstellern kann festgehalten werden, dass die chemischen Zusammensetzungen im Massenanteil in Prozent (%) der relevanten Stähle einen Prozentpunkt nicht überschreiten. Aufgrund dessen sowie der hohen Rückführungsquote des Schrottes als Abfallfraktion (siehe Unterkapitel E5-5) und der damit gegebenen Erhaltung der potenziell zulegierten kritischen Rohstoffe im Wertstoffkreislauf sind diese von untergeordneter Priorität.

Eine zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Ressourcenzuflüsse für den ÖBB Infrastruktur-Konzern kann aus nachfolgender Tabelle entnommen werden, wobei die Methodik nach der Tabelle erläutert wird:

Ressourcenzufluss	2024	2023	Veränderung ¹⁾	Veränderung in %
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien in t	3.143.946 ²⁾	3.159.247 ²⁾	-15.301	-0,5 %
<i>davon Produkte in t</i>	<i>1.751.087²⁾</i>	<i>1.666.882²⁾</i>	<i>84.205</i>	<i>5 %</i>
<i>davon technische Materialien in t</i>	<i>1.388.332²⁾</i>	<i>1.486.851²⁾</i>	<i>-98.519</i>	<i>-7 %</i>
<i>davon biologische Materialien in t</i>	<i>4.527</i>	<i>5.515</i>	<i>-988</i>	<i>-18 %</i>
Prozentualer Anteil biologischer Materialien, die zertifiziert nachhaltig beschafft wurden und für die Herstellung der Produkte sowie Dienstleistungen der ÖBB verwendet wurden in %	0,1 %	0,2 %	-	-0,1 %
Gewicht der zur Herstellung der Produkte und Dienstleistungen verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien in t	24.967 ²⁾	25.812 ²⁾	-845	-3 %
Prozentueller Anteil %	0,8 %	0,8 %	-	-

¹⁾ Aufgrund von variierendem Projektgeschehen und Teuerungen kommt es bei den Materialzuflüssen zu Schwankungen über 5 % zwischen den Berichtsjahren.

²⁾ Die angegebenen Massen enthalten Schätzungen, welche von Unsicherheiten behaftet sind.

Um diese wesentlichen Finanzmittel mit verbauten Mengen in Verbindung zu setzen, wurden die verbauten Mengen aus den dafür zuständigen Geschäftsbereichen abgefragt. Als Grundlage wurde dafür der SCHIG Bericht herangezogen, welcher die zu verbauenden Massen standardisierter Einheiten und Ausführungsvarianten der einzelnen Gewerke beinhaltet. Die Massen wurden in dieser Art für die Geschäftsjahre 2022 und 2023 erhoben. Da die umgesetzten Massen aus dem Jahr 2024 zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht für alle Gewerke des Schieneninfrastrukturbaus vorliegen, wurden diese als Durchschnitt der Vorjahre, gemessen am investierten Budget aus dem Jahr 2024, wertangepasst (inflationbereinigt) fortgeschrieben. Da der Tunnelbau durch die notwendigen Tunnelschalen und Bauelemente einen der wesentlichsten Treiber in Bezug auf Massenbedarf im Baugeschehen darstellt, wurden diese Mengen auch für das Jahr 2024 direkt von den zuständigen Bereichen erhoben. Für die direkt von Hersteller:innen bezogenen Produkte und Materialien finden darüber hinaus SAP-Daten Anwendung. Dies umfasst den beschafften Schienenstahl, die Beton- und Holzschwellen sowie den Oberbauschotter. Dadurch können über 88 % der Massenbilanz für das Berichtsjahr 2024 basierend auf tatsächlichen Materialmengen erhoben werden. Für diesen Anteil kann daher von einer hohen Genauigkeit der Daten ausgegangen werden. In den Folgejahren wird intensiv an einer Weiterentwicklung der Massenerfassung bei Bauprojekten und durch die Beschaffung gearbeitet, um die Datengrundlage weiter zu verbessern. Für die Holzschwellen, das wesentliche Produkte aus biologischem Material, ist eine Nachhaltigkeitszertifizierung nach PEFC oder FSC verpflichtend, weswegen diese zu 100 % zertifiziert nachhaltig beschafft werden. Bezogen auf die Gesamtmasse an Ressourcenzuflüssen stellen die Holzschwellen jedoch eine untergeordnete Bedeutung dar. Alle weiteren Investitionen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau- und der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur stehen, aber aufgrund der Wesentlichkeit der Bautätigkeiten allgemein für den ÖBB Infrastruktur-Konzern relevant sind, wurden durch einen Finanzmittel-basierten Ansatz, ähnlich der „Spend-based“-Methode der Treibhausgasemissionsbewertung gemäß GHG-Protocol, berechnet. Dazu wurden die verbleibenden Investitionstätigkeiten einzeln analysiert und mit einem durchschnittlichen Massefaktor, welcher für diese Investitionen repräsentativ ist, hochgerechnet. Dies betrifft circa 12 % der Massen aus der oben dargestellten Bilanz von 2024. Für diesen untergeordneten Anteil kann daher von einer mäßigen Genauigkeit der Daten ausgegangen werden. Die Unsicherheit in der Berechnungslogik stammt aus den verwendeten Massefaktoren und den Variationen, die im Einzelfall eines Bauprojekts auftreten, sowie Veränderungen in der Kostenstruktur. In den kommenden Jahren sollen diese Berechnungen weiter vertieft sowie laufend aktualisiert werden. Für die Berechnung der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien wurde für Beton, (Schienen-)Stahl, Kupfer und Aluminium eine Recherche basierend auf Daten verarbeitender Unternehmen vorgenommen. Die identifizierten Quoten an Material aus sekundärem Ursprung, wurden entsprechend den Materialmassen der Erhebung angewandt und hochgerechnet. Für diese Zeile der Tabelle kann daher von einer Ungenauigkeit der Daten ausgegangen werden. Die Quelle der Unsicherheiten sind die breit gestreute Varianz an Sekundärmaterialquoten einzelner Produkte sowie Schwankungen aufgrund ihrer Verfügbarkeit bei Herstellungsprozessen. Für den Bahnkörper unter dem Planum wurde ein durchschnittlicher Wert für die Erdmassenbewegungen angenommen, welcher basierend auf Expert:inneneinschätzungen und internen Auswertungen berechnet wurde und der an die umgesetzten Projekt Mengen angelehnt ist. Für diese kann daher von einer mäßigen Ungenauigkeit der Daten ausgegangen werden. Die Quelle der Unsicherheiten sind die in hohem Maße individuellen Gegebenheiten der einzelnen Umsetzungsprojekte, wodurch ein Mittelwert immer einen Abschlag darstellt. Für die direkt beschafften Materialien und Produkte wird bereits zum Zeitpunkt der Berichtslegung an einer Erfassung von Primärdaten durch den Einkauf gearbeitet (siehe dazu auch F4F Tool im Abschnitt weitere Maßnahmen E5-3). Darüber hinaus wird eine Verbesserung der Datenlage aufgrund der Weiterentwicklung der Massenerfassung im Baugeschehen angestrebt sowie eine verbesserte Bewertung des Bahnkörpers für die Folgejahre vorgesehen. Doppelzählungen wurden vermieden, da ein durchgehender Abgleich mit dem investierten Finanzvolumen vorgenommen wurde. Dadurch wurde sichergestellt, dass jeder Zufluss immer nur durch eine der oben genannten Methoden bewertet wurde. Aufgrund der Verwendung von externen Quellen zur Berechnung von wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Material kann keine Unterscheidung innerhalb dieser Rubrik getroffen werden.

E5-5 Ressourcenabflüsse

Aufgrund der Wirtschaftstätigkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG entstehen keine wesentlichen Produktabflüsse, abgesehen von Abfällen. Dies ist auch dadurch gegeben, dass die gebaute Infrastruktur in der Regel permanent im Besitz des Unternehmens als Teil des Anlagevermögens bleibt. Im Sinne der Ökologisierung und Kreislaufwirtschaft erfolgt bei Infrastrukturvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG eine Wiederverwendung von Aushubmaterialien, soweit diese bautechnisch und umwelttechnisch im notwendigen Ausmaß und zulässigerweise für das Verfüllen von Geländeunebenheiten oder das Vornehmen von Geländeanpassungen geeignet sind. Innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG steht der schonende Umgang mit Ressourcen sowie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien im Fokus. Dies spiegelt sich sowohl in den Stoßrichtungen der Kreislaufwirtschaft, als auch den daraus abgeleiteten Zielen wider.

Die nachfolgende Abfalltabelle enthält, neben den als wesentlich identifizierten Abfallströmen der Wirtschaftsaktivitäten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, alle anfallenden Abfallströme zur Vermittlung eines gesamtheitlichen Eindrucks und zur Erfüllung nationaler Gesetzgebungen. Diese umfassen alle vollkonsolidierten Tochtergesellschaften des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die im Rahmen der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifizierten Abfallströme beziehen sich dabei, analog zu den vorhergehenden Kapiteln und den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe Unterkapitel ESRS 2 IRO-1), vor allem auf die Abfallströme aus großen Bauvorhaben anhand von Erneuerungs- / Neubau- / Ausbau-Projekten, der Instandhaltung (Inspektions- / Wartungs- / Entstörungs- / Instandsetzungsarbeiten) und dem Betrieb der Anlagen. Darüber hinaus erfolgt eine gesonderte Ausweisung für Eisen- und Nichteisenmetalle („Schrott- / Metallabfälle“) im Rahmen der Berichtslegung für die Nichtfinanzielle Erklärung, da diese sektorspezifische Relevanz haben. Die Entsorgung erfolgt dabei über Einzel- sowie Rahmenverträge und bei großen Infrastrukturvorhaben gesondert über Bauverträge. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den betriebseigenen Deponien des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zu, da diese wesentlichen Bestandteile von Infrastrukturvorhaben (u. a. Semmering-Basistunnel oder Errichtung der Koralmbahn) im öffentlichen Interesse (siehe Einreichbescheid / Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren) sind und hierzu bauliche Abfälle einer Beseitigung unter Berücksichtigung der bestmöglichen Reduktion von Transportwegen und damit auch Emissionen zugeführt werden.

Abfallart, -menge, -herkunft und -verbleib werden vom ÖBB Infrastruktur-Konzern als Abfallbesitzer (Abfallersterzeuger) entsprechend der abfallrechtlichen Vorgaben gemäß Abfallwirtschaftsgesetz dokumentiert. Dies erfolgt über interne Prozesse und Systeme (Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem, Meldungen im elektronischen Datenmanagement-Umwelt Österreich, Meldungen gemäß dem Altlastensanierungsgesetzes etc.) je Kalenderjahr. Die abfallrechtlichen Verpflichtungen enden gemäß aktuell gültigem Abfallwirtschaftsgesetz mit der Übergabe der Abfälle an befugte Sammler:innen und Behandler:innen und der expliziten Beauftragung der umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung dieser Abfälle. Alle weiteren Verwendungsschritte, sprich die tatsächliche Verwertung oder Beseitigung bzw. Behandlung der Abfälle gemäß der Abfallhierarchie im Abfallwirtschaftsgesetz (Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling, sonstige Verwertung und Beseitigung), obliegen den befugten Sammler:innen und Behandler:innen. Die Datenerfassung unterscheidet sich je nach Verbleib des Abfalls. Bei den betriebseigenen Deponien werden die Daten durch extern bestellte Deponieaufsichten (behördliche Aufsichten) sowie extern beauftragten Eingangskontrollen (Leiter der Deponieeingangskontrolle gemäß Deponieverordnung) bei der Ausführung und Nachweisführung begleitet. Bei der Beseitigung über Bauverträge (Einzelverträge) erhalten die Projektleitungen die erforderlichen Abfallnachweise von Auftragnehmer:innen. Nach erfolgter Plausibilitätskontrolle werden die Daten zur Eingabe in das interne Datenverarbeitungssystem an die befugten und definierten Bearbeiter:innen übermittelt. Bei der Nutzung des internen Leistungsvertrages für Verwertungs- und Beseitigungsleistungen mit dem Entsorgungspartner ÖBB-ES erfolgt eine automatisierte Übernahme der Daten. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH erhebt pro Objekt (wenn im Eigentum des ÖBB Infrastruktur-Konzerns) die Anzahl der vorhandenen Abfallbehälter (Gebindegröße) je Fraktion, welche nicht über die Leistungskontrakte (interner Leistungsvertrag; Rahmenverträge) der ÖBB-ES beseitigt werden, sowie die Entleerungsintervalle und überprüft dies laufend auf Aktualität. Die Daten werden in einem Datenverarbeitungssystem durch den:die festgelegte:n Benutzer:in der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH erfasst. Weiters erfolgt durch die jeweiligen Umweltkoordinator:innen der Organisationseinheiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns eine stichprobenweise Plausibilitätskontrolle der Abfalldaten. Die Abfallbeauftragten behalten sich eine weitere stichprobenartige Plausibilitätsüberprüfung der Abfalldaten vor. Etwaige Auffälligkeiten werden dem jeweiligen Umweltkoordinator:innen zur Kenntnis gebracht, um diese zu klären bzw. zu bereinigen. Die abfallbezogenen Daten können mittels Datenverarbeitungssystem digital zur Verfügung gestellt werden.

Abfallströme in t ^{1) 2) 3)}	Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		Summe	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Vorbereitung zur Wiederverwendung ⁴⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Recycling (Übergabe an Recycler)	23	8	207	147	54	23	0	0	284	179
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren ^{5) 6)}	946	17.381	396	1.695	0	0	0	0	1.341	19.076
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	19.666	23.763	0	0	0	0	0	0	19.666	23.763
Summe Verwertung	20.635	41.152	603	1.843	54	24	0	0	21.291	43.019
Verbrennung	522	123	716	535	0	0	0	0	1.238	658
Betriebsfremde Deponien	912	2.420	38	23	0	0	0	0	949	2.443
Sonstige Beseitigung ⁴⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Summe Beseitigung	1.434	2.543	754	557	0	0	0	0	2.187	3.100
Summe Gefährlicher Abfall⁶⁾	22.068	43.695	1.357	2.400	54	24	0	0	23.479	46.119
Vorbereitung zur Wiederverwendung ⁴⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Recycling (Übergabe an Recycler)	1.360.764	1.170.741	6.665	5.220	42.918	38.945	3.650	3.633	1.413.997	1.218.539
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben	380.339	352.388	0	0	0	0	0	0	380.339	352.388
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben	72.149	104.329	0	0	0	0	0	0	72.149	104.329
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren ⁵⁾	0	0	22.657	15.101	0	0	596	635	23.253	15.737
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	691	254	843	850	0	0	9.100	11.257	10.634	12.360
Summe Verwertung	1.813.943	1.627.712	30.165	21.171	42.918	38.945	13.347	15.525	1.900.373	1.703.354

Verbrennung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Betriebsfremde Deponien	2.260.223	1.892.303	882	1.601	500	359	163	225	2.261.768	1.894.488
Betriebseigene Deponien	103.950	20.532	0	0	0	0	0	0	103.950	20.532
Sonstige Beseitigung ⁴⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Summe Beseitigung	2.364.173	1.912.835	882	1.601	500	359	163	225	2.365.718	1.915.020
Summe Nicht gefährlicher Abfall	4.178.115	3.540.548	31.047	22.773	43.418	39.304	13.510	15.750	4.266.091	3.618.374
Gesamtabfall	4.200.184	3.584.243	32.404	25.173	43.472	39.327	13.510	15.750	4.289.570	3.664.492
<i>davon</i>										
<i>Verwertung</i>	1.834.577	1.668.865	30.768	23.014	42.972	38.968	13.347	15.525	1.921.664	1.746.372
<i>davon</i>										
<i>Beseitigung</i>	2.365.607	1.915.378	1.635	2.159	500	359	163	225	2.367.905	1.918.120
Summe nicht recycelter Abfälle⁷⁾	2.839.397	2.413.494	25.531	19.805	500	359	9.860	12.117	2.875.288	2.445.774
Anteil nicht recycelter Abfälle [%]	68 %	67 %	79 %	79 %	1 %	1 %	73 %	77 %	67 %	67 %

¹⁾ Es wurde nicht zwischen Verwertung / Beseitigung am / außerhalb des Standortes unterschieden, da dies am Standort nicht relevant ist, außer im Falle der Wiederverwendung im Bauvorhaben und der betriebseigenen Deponien, diese sind als Kategorien angeführt. Aufgrund von Rundungen der Dezimalstellen der Tonnen auf ganze Zahlen, kommt es zu kleinen Abweichungen.

²⁾ Aufgrund der starken Schwankungen beim Betrieb, der Instandhaltung der Anlagen und dem Projektgeschehen in der Bautätigkeit kann es, vor allem durch die Tunnelbauvorhaben, auch zu entsprechenden Veränderungen in den Abfalldaten kommen.

³⁾ Aufgrund der Umstellung der Abfalltabelle nach den Vorgaben der ERS kommt es zu Verschiebungen im Vergleich zu den Vorjahren. Die Kategorie „Radioaktive Abfälle“ findet beim ÖBB Infrastruktur-Konzern keine Anwendung und ist daher in der Tabelle nicht dargestellt.

⁴⁾ Zeilen, die „n/a“ enthalten, sind in den dargestellten Berichtsjahren nicht angefallen und werden daher als nicht anwendbar angegeben.

⁵⁾ Gewisse Abfallströme werden vor dem Recycling einem mechanischen, biologischen und chemisch-physikalischen Verfahren zugeführt.

⁶⁾ 2023 sind mehr ölverunreinigtes Aushubmaterial und Mineralfaserabfälle mit gefahrenrelevanten Fasereigenschaften angefallen.

⁷⁾ Die „Summe nicht recycelter Abfälle“ bezieht sich ausschließlich auf die Mengen (t), die nicht an den Recycler übergeben wurden. Diese Summe enthält daher auch Verwertungspfade wie „Wiedereinbau“ oder andere Verwertungspfade.

Im Abfall sind folgende Materialien enthalten:

- Chemische Umwandlungs- und Syntheseprodukte
- Kunststoffe und Gummis
- Kunststoffe und Metalle
- Lösemittel, Farben, Lacke, Klebstoffe, Kitte und Harze
- Material größtenteils biogenen Ursprungs
- Material größtenteils fossilen Ursprungs (Mineralöl und Kohle)
- Material mineralischen Ursprungs (exkl. Metalle)
- Metalle
- Oxide, Hydroxide, Salzabfälle
- Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel sowie pharmazeutische Erzeugnisse und Desinfektionsmittel
- Säuren, Laugen, Konzentrate
- Textilien
- Wasser

Die Abfallzusammensetzung wird anhand der österreichischen Abfallschlüsselnummern eruiert. Jede Abfallschlüsselnummer wird einer Materialkategorie zugeordnet, welche an die Abfallgruppen der Abfallverzeichnisverordnung (AVVO)⁴³ angelehnt sind. Die Reihung erfolgt nach dem Alphabet.

⁴³ https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/recht/vo/abfallverzeichnis.html.

Aufgrund des Geschäftsmodells der ÖBB Infrastruktur AG stellen die Abfalldaten beispielsweise gegenüber der produzierenden Industrie wesentliche Unterschiede dar. Einerseits hauptsächlich bedingt das Projektgeschehen Schwankungen in den jährlichen Abfalldaten in den Abfallströmen rund um Bautätigkeiten. Dies ergibt sich daraus, dass zwar kontinuierliche Tätigkeiten der Instandhaltung auftreten, aber andererseits Großprojekte wie der Koralmtunnel oder der Semmering-Basistunnel umgesetzt werden. Diese bedingen auch massive Materialbewegungen, wobei die weiteren Verwendungs- und Verwertungsoptionen stark vom vorliegenden Material und deren qualitativer (geogen oder anthropogen) und bautechnischer Beschaffenheit abhängen. Wie bereits im Einleitungstext des Unterkapitels E5-5 „Ressourcenabflüssen“ erwähnt ist die ÖBB Infrastruktur AG immer bemüht, eine Weiterverwendung und -verwertung innerhalb des umsetzbaren Rahmens zu ermöglichen.

E.3. Soziale Informationen

S1 Arbeitskräfte des Unternehmens

S1 Übersicht

Im Folgenden befindet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2) 3)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Arbeitsbedingungen	S1-A-1	Umfassendes System von Prozessen und Strukturen sowie die Sensibilisierung zum Schutz der Mitarbeiter:innen während der Arbeitszeit tragen zu einem verstärkten Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden von Mitarbeiter:innen bei.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-2	Auftreten von Arbeitsunfällen kann die Gesundheit von Mitarbeitenden beeinträchtigen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-3	Betriebsrät:innen und deren Vertretung von Mitarbeiter:innen und deren Belangen wirkt sich positiv auf die Mitarbeiter:innenzufriedenheit aus.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-4	Das Wohnprogramm bietet Mitarbeiter:innen attraktive und kostengünstige Wohnungen an und stärkt die Mitarbeiter:innenbindung.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-5	ÖBB Infrastruktur-Konzern als sicherer Arbeitsgeber (auch in Krisenzeiten) wirkt sich positiv auf das Sicherheitsgefühl der Mitarbeiter:innen aus.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-6	Eine faire und flexible Gestaltung von Arbeitsbedingungen und Arbeitszeit wirkt sich positiv auf die Mitarbeiter:innenzufriedenheit aus.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-7	Generationenwandel und Frühfluktuation können bei bestehenden Mitarbeiter:innen zu Belastungen aufgrund von Wissensverlusten und höherer Arbeitsbelastung führen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2) 3)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
	S1-F-1	Fachkräftemangel führt zu erhöhten Kosten (ev. Strafzahlungen an EVUs).	Risiko	Mittelfristig	–
	S1-F-2	Generationenwandel durch pensionsbedingte Abgänge führt zu erhöhten Kosten.	Risiko	Langfristig	–
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	S1-A-8	Zielgruppenspezifische Weiterbildungsangebote unterstützen und fördern Mitarbeiter:innen und Führungskräfte bei der persönlichen Weiterentwicklung und zielgerichteten Kompetenzentwicklung.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-9	Das Diversity-Management fördert ein sicheres und stabiles Arbeitsumfeld und schafft Vertrauen und Akzeptanz bei den Mitarbeiter:innen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
	S1-A-10	Die Ausbildung von Lehrlingen bietet die Möglichkeit zur persönlichen Weiterentwicklung und stärkt die Bindung und Identifikation mit dem Unternehmen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

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.

SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Arbeitskräfte des Unternehmens wird in Unterkapitel ESRS 2 SBM-2 dargestellt.

SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind im Unterkapitel ESRS 2 IRO-1. 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.

Die Zusammensetzung der Beschäftigten ist im Unterkapitel S1-14 dargestellt. Sämtliche Personen aus dem Kreis der Arbeitskräfte im ÖBB Infrastruktur-Konzern, die von wesentlichen Auswirkungen betroffen sein könnten, fallen unter die Angabe gemäß ESRS 2. Sofern nicht anders angeführt, betreffen die ermittelten wesentlichen Auswirkungen und Risiken alle Beschäftigten gleichermaßen ohne Unterscheidung zwischen Arbeitskräften und Fremdarbeitskräften, Standorten und Regionen. Im Falle negativer Auswirkungen kann es sich um systemische (z. B. Generationenwandel) als auch individuelle Vorfälle (z. B. Arbeitsunfälle) handeln.

Zur Einbeziehung der Mitarbeiter:innen werden im ÖBB Infrastruktur-Konzern diverse Tools herangezogen, um die Bedarfe verschiedener Personengruppen zu ermitteln und potenziell stärker gefährdete Personengruppen zu identifizieren. Nähere Informationen zu den Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens finden sich unter „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 der Bereitstellung von gewissen Strukturen und Systemen im ÖBB Infrastruktur-Konzern stehen und damit einhergehend sich positiv auf die Arbeitnehmer:innen auswirken.

Aufgrund der Tätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sowie geltenden nationalen und über-nationalen Gesetzen besteht kein Risiko der Zwangs- oder Kinderarbeit in den Tätigkeitsfeldern des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

S1-1 Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Das strategische HR-Management auf ÖBB Konzernebene leistet gemeinsam mit allen Teilgesellschaften einen wesentlichen Beitrag zur Innen- und Außenwahrnehmung des ÖBB Konzerns sowohl bei Mitarbeiter:innen als auch bei potenziellen Bewerber:innen. 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 Infrastruktur-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 Infrastruktur-Konzerns.

Die HR-Funktionalstrategie 2030 (S1-K-1)

Die HR-Funktionalstrategie 2030 wurde im ÖBB Konzern 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 zum Beispiel den pensionsbedingten Generationenwandel, vor.

Strategische Stoßrichtungen	Beschreibung
Effizientes und modernes Personalmanagement	Durch effizientes und modernes Personalmanagement bilden wir den quantitativen und qualitativen Personalbedarf ab. Dies wird durch eine konzernweite, gesamtheitliches 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 Qualifikations-Anforderungen der Zukunft, „State-of-the-Art“-Lernkonzepte und innovative Methoden und Systemen. Aussagekräftige Analysen und Messinstrumente zum aktuellen und künftigen Potenzial der Mitarbeiter:innen werden vom HR-Bereich zur Verfügung gestellt.
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 Arbeitgeber:innenmarke	Im Fokus der Stoßrichtung „Starke Arbeitgebermarke“ steht die Gestaltung attraktiver und zeitgemäßer Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen entlang der Lebensphasen der Mitarbeiter:innen einerseits. Andererseits, die Positionierung als Arbeitgeber mit vielfältigen Weiterentwicklungsmöglichkeiten, Jobs mit Sinn und verlässlichem, sicherem Umfeld sowie Platz für Vielfalt.

Human Resources ist ein zentraler integraler Bestandteil der Unternehmenskultur und Strategie. Die Aspekte der sozialen Nachhaltigkeit wurden in der Nachhaltigkeitsstrategie des ÖBB Konzerns verankert und mit der konzernweit gültigen HR Funktionalstrategie verknüpft.

Die HR-Funktionalstrategie definiert unternehmensspezifische Handlungsweisen in Bezug auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und wird gemäß Konzernrichtlinie auf die Teilkonzerngesellschaften und somit auch auf den ÖBB Infrastruktur-Konzern ausgerollt und gesellschaftsspezifisch durch die strategische HR-Leitung sowie den Personalleitungen der Konzerngesellschaften einer Beschlussfassung zugeführt. Die Strategien gelten damit für alle Mitarbeiter:innen der ÖBB. Die oberste Ebene, die für Umsetzung der HR-Funktionalstrategie verantwortlich ist, ist die Leitung des strategischen HR-Managements. Für die Kaskadierung der definierten Strategien in den Teilkonzerngesellschaften sind die jeweiligen Teilkonzerngesellschaften verantwortlich.

Maßnahmen sowie die dazugehörigen Ziele, die in Bezug auf wesentliche Themen getroffen wurden, sind im Unterkapitel S1-3 S1-4 dargestellt.

Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit wird unter anderem über die Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung beurteilt.

Zur inhaltlichen Vertiefung wurden zudem Teilbereichsstrategien erarbeitet.

Teilbereichsstrategie	Beschreibung
Personalentwicklung	Im Vordergrund steht die zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung der Mitarbeiter:innen. Basierend auf den Qualifikations-Anforderungen der Zukunft werden Aus- und Weiterbildung unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen danach ausgerichtet. Es kommen durchgängig "State-of-the-Art"-Lernkonzepte und innovative Methoden, sowie Systeme zum Einsatz. Aussagekräftige Analysen und Messinstrumente zum aktuellen und künftigen Potenzial unserer Mitarbeiter:innen sollen zur Verfügung gestellt werden. Die Schwerpunkte des Bereichs Personalentwicklung, Kultur und Führung liegen im Talentmanagement, in der Führungskräfteentwicklung, bei den modernen Lernformen sowie in der Onboarding-Kultur.
Diversity und Vereinbarkeit	Zur strategischen Steuerung der definierten Stoßrichtung „Kultur und Diversität“ wurden die Teilbereichsstrategien „Diversity“ und „Vereinbarkeit“ entwickelt. Das Ziel ist dabei mit „Diversity“ zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität beizutragen. Der Generationenwandel soll genutzt werden, um die Vielfalt in der Belegschaft auf breitere Beine zu stellen. Die Teilbereichsstrategie „Vereinbarkeit“ verankert die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. Sie umfasst die Themengebiete "Vereinbarkeit Beruf und Kind", "Vereinbarkeit Beruf und Pflege" und "Unternehmenskultur", die Arbeitnehmer:innen in der Vereinbarkeit entlastet. Ziel ist es, Kolleg:innen bei Mehrfachbelastungen aufgrund von Care-Arbeit zu entlasten und zu unterstützen, um Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aufrechtzuerhalten. Ebenso verankert sind flexible Arbeitszeitmodelle, um Mitarbeiter:innengewinnung und Mitarbeiter:innenbindung zu erhöhen und die Arbeitsmarktpositionierung zu verbessern.
Recruiting und Employer-Branding	Zur Umsetzung der strategischen Stoßrichtungen „Starke Arbeitgebermarke“ trägt die Teilbereichsstrategie „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 auf dem Arbeitsmarkt Rechnung getragen.
Arbeitsfähigkeit und Gesundheit	Ziel der betrieblichen Gesundheitsförderung ist die Förderung der Arbeitsfähigkeit sowie der Gesundheit aller Mitarbeiter:innen. Dazu sollen die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert, persönliche Ressourcen optimiert und Belastung reduziert werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität sowie ein Wertbeitrag zum Unternehmenserfolg geleistet. Die Teilbereichsstrategie „Arbeitsfähigkeit und Gesundheit“ verankert die Schwerpunkte Arbeitsfähigkeit erhalten, Arbeitsfähigkeit fördern, Arbeitsfähigkeit wiederherstellen und der strategischen und operativen Integration des Gesundheitsmanagements.

Die in der Funktional- und Teilbereichsstrategie 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.

Insbesondere das HR-IT-Transformationsprojekt HITT trägt wesentlich zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen bei und wird in der Stoßrichtung „effizientes und modernes Personalmanagement“ verfolgt. Dieses Projekt ist die Ausgangsbasis für eine zukunftsgerichtete, moderne HR Arbeit und bildet eine Grundlage zur Umsetzung aller nachfolgenden definierten Maßnahmen.

Um dieser Vision gerecht zu werden und optimal für die Zukunft gerüstet zu sein, wurde mit dem Programm HR-IT-Transformation (H-IT-T) ein mehrjähriges Vorhaben initiiert, um den Weg zu einem modernen, schnellen HR-Management mit effizienten Prozessen und digitalen Lösungen voranzutreiben.

Eine vollintegrierte HR-IT-Systemlandschaft mit Fokus auf eine größtmögliche Systemvereinheitlichung ermöglicht es, als strategischer Partner für Führungskräfte und Mitarbeiter:innen agieren zu können. Wesentliche Neuerungen und Prozessverbesserung umfassen dabei:

- Eine niederschwellige Kontaktaufnahme und punktgenaue Bewerbung für Bewerber:innen
- Effiziente Bewerbungsprozesse und Erhöhung der Quantität der 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-Life-Cycles
- Aufbau einer konzernweiten Talent Management 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 Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb)
- Öffentliche Sicherheit (Schutz vor kriminellen Aktivitäten, Stärkung des subjektive Sicherheitsgefühl von Mitarbeiter:innen sowie Kund:innen)
- Informationssicherheit (Schutz von Informationen, Informations- und Kommunikationstechnologie)

Der Bereich Arbeitssicherheit umfasst die Steuerung und Maßnahmensetzung zur angestrebten Erreichung eines gefahrenfreien Zustandes bei der Berufsausübung für alle Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb. Für die Koordination und die strategische Ausrichtung der Arbeitssicherheit ist gemäß ÖBB Konzernrichtlinie die Organisationseinheit Systemtechnik und Konzernproduktion zuständig. Im ÖBB Infrastruktur-Konzern gibt es zudem eine Organisationseinheit, die für das Thema der Arbeitssicherheit zuständig ist. Die Sicherheitsstrategie wurde vom Vorstand der ÖBB Holding AG als Teil der Unternehmensstrategie beschlossen und findet somit Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

Sicherheitsstrategie und Teilbereich Arbeitssicherheit

Der Bereich Arbeitssicherheit in der ÖBB Sicherheitsstrategie bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, das bestehende hohe Sicherheitsniveau weiter auszubauen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden strategische Sicherheitsziele festgelegt, die bis 2030 gelten. Ein zentraler Grundsatz dabei ist das Verschlechterungsverbot, welches sicherstellt, dass das Sicherheitsniveau über mehrere Jahre hinweg nicht sinkt. Darüber hinaus gibt es das Verbesserungsgebot, das eine kontinuierliche Steigerung der Sicherheitsstandards verlangt. Definierte Kennzahlen tracken die Entwicklung der Sicherheit in verschiedenen Bereichen. Die Kennzahlen werden zu Indizes hochaggregiert und gewichtet. Sollte der niedrig angesetzte Zielwert überschritten werden, werden Maßnahmen ausgearbeitet.

- 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. Die Zielsetzungen im Bereich der Vorläufer sollen die Entwicklungen anhand verschiedener KPI-Sets (Risikoakzeptanzwerte) in den jeweiligen Bereichen (Teilkonzern und Gesellschaft) widerspiegeln und zu erwartende Technologiesprünge entsprechend berücksichtigen. Die Risikoakzeptanzwerte sollen in einem regelmäßigen Assessment evaluiert werden.
 - Wesentliche Risikoakzeptanzkriterien im Bereich Arbeitssicherheit sind:
 - Stürzen / Fallen
 - Umkippen / Umknöcheln
 - Einklemmen / Quetschen
 - Anstoßen
-

Die folgenden Konzepte mit Ausnahme der Themen „Sozialer Dialog“ und „Vereinigungsfreiheit“, „Existenz von Betriebsräten“, „Recht der Arbeitnehmer:innen auf Information“, „Anhörung und Mitbestimmung“ sind in der HR-Funktionalstrategie eingebettet und für den ÖBB Infrastruktur-Konzern gültig.

Arbeitsbedingungen

Nr.	Konzepte	Beschreibung
– S1-K-3	– Arbeitsmodelle	Durch zeitgemäße Konzepte und angepasste Rahmenbedingungen werden die Anforderungen der Mitarbeiter:innen und den jeweiligen Geschäftsmodellen bzgl. der Arbeitszeit laufend evaluiert und angepasst. – Betriebsvereinbarungen zu Arbeitszeitmodellen sind für die Gesellschaften gültig, welche dieser zugestimmt haben.
– S1-K-4	Tarifverträge	Die Entlohnung erfolgt gemäß den 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. Die Einstufungen lt. Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) werden gemäß Entgeltregelungen vorgenommen.
	ÖBB Job-Modell	Alle Funktionen wurden dem ÖBB Job-Modell 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.
	Gehaltsbandbreiten	Die Funktionsbewertung auf Basis der Funktionsbeschreibung erfolgt mittels Korn Ferry Hay- Stellenwert-Profil-Methode und resultiert in Grades, welche in einem Ordnungsrahmen hinterlegt sind. Gehaltsbandbreiten sind je „Grade“ definiert und bilden einen einheitlichen konzernweiten Rahmen für die Entlohnung. Die ÖBB Gehaltsbandbreiten sind 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	Vertretung der Belegschaft erfolgt durch Betriebsrät:innen sowie den Europäischen Betriebsrat (siehe Unterkapitel S1-2).

Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Die Themen „Gleichbehandlung“ und „Chancengleichheit“ haben für die ÖBB besondere Relevanz. 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, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft sowie andere Formen der Diskriminierung, die unter die EU-Rechtsvorschriften und nationales Recht fallen, dürfen zu einer Benachteiligung im ÖBB Konzern und somit dem ÖBB Infrastruktur-Konzern führen.

Nr.	Konzepte	Beschreibung
– S1-K-6 ^{1) 2)3)}	Gleichbehandlungspolicy	Eine der Grundlagen der Diversity-Strategie ist die Sicherstellung der Gleichbehandlung. Denn 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. Daher hat der ÖBB Konzern seit 2011 eine Policy und mit ihr eine Struktur, die die Gleichbehandlung und gleiche Chancen für Mitarbeiter:innen sicherstellen soll.
	Diversity-Charta	Die Diversity-Charta ist Teil der Funktionalstrategie Diversity. Sie gibt die Managementziele zur Erreichung des Frauenanteils und des Anteils der Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung bis 2026 vor. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und in einem konzernweiten Diversity-Bericht dem Topmanagement der Konzerngesellschaften zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

Nr.	Konzepte	Beschreibung
	Charta der Inklusion	<p>Mit der „Charta der Inklusion“ als Teil der Funktionalstrategie Diversity (siehe Unterkapitel ESRS 2 SBM-1) wurden auf Ebene des ÖBB Konzerns freiwillig Rahmenbedingungen geschaffen, die Menschen mit Behinderungen den Eintritt in die ÖBB erleichtern und eine inklusive, barrierefreie und chancengleiche Beschäftigung möglich machen. Eine Grundlage bilden das Behindertengleichstellungsgesetz sowie nationale Gesetze.</p> <p>Auf Basis der Charta der Inklusion wurde der Aktionsplan Inklusion erstellt. In diesem finden sich konkrete Maßnahmenpakete in folgenden Handlungsfeldern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Job und Anti-Diskriminierung – Aus- und Weiterbildung – Infrastruktur und barrierefreier Arbeitsplatz – Gesellschaftliches Leben und Soziales – Lehrlinge und Frauen <p>In regelmäßigen Abständen wird der Status quo der einzelnen Maßnahmen konzernweit analysiert und aktualisiert.</p>
– S1-K-7 ¹⁾	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	<p>Der ÖBB Konzern sowie der ÖBB Infrastruktur-Konzern legen großen Wert darauf, Mitarbeiter:innen zu fordern und fördern. Dies umfasst die Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen durch die ÖBB Akademie, der ÖBB Bildung (Bildungskatalog), der technischen und betrieblichen Fachausbildung sowie zielgruppenspezifische Trainings.</p> <p>Technologischer Fortschritt verändert die eisenbahnspezifischen Berufe und damit auch die Aus- und Weiterbildungsangebote der ÖBB. Der Fokus der Personalentwicklung im Bereich Digitalisierung liegt auf drei Themenstellungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Content-Creation mittels KI: Künstliche Intelligenz (KI) ermöglicht die (teil-)automatisierte Erstellung von personalisierten Lerninhalten. – Bildungsangebote zum Thema KI: Entsprechende Schulungen und Workshops können Mitarbeiter:innen helfen, die Potenziale und Herausforderungen von KI zu verstehen. Dies trägt zur Akzeptanz und effektiven Nutzung bei. <p>Empowerment für Fachbereiche: Durch gezielte Qualifizierung können Mitarbeiter:innen lernen, KI-Tools effektiv in ihrem Bereich einzusetzen.</p>
– S1-K-8 ¹⁾	Lehrlingsausbildung	<p>Der ÖBB Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich. Zum überwiegenden Teil werden diese ebenfalls in dem Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB Infrastruktur AG ausgebildet sowie konzernweit koordiniert. Die ÖBB-Infrastruktur AG bilden Lehrlinge vorrangig in technischen Berufsfeldern aus.</p>

¹⁾ Für die Kaskadierung dieser ÖBB-konzernweiten Strategien sind die jeweiligen Teilkonzerngesellschaften zuständig und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

²⁾ Beseitigung von Diskriminierung (einschließlich Belästigung), Förderung der Chancengleichheit und andere Möglichkeiten zur Förderung von Vielfalt und Inklusion werden im Konzept aufgegriffen.

³⁾ Konzept greift Gründe für Diskriminierung wie beispielsweise ethnische Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Geschlechtsidentität, Behinderung, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft) auf.

Die oben genannten Konzepte, wie die Gleichbehandlungspolicy, Diversity-Charta sowie die Charta der Inklusion bilden die Grundlage zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung zur Eindämmung, Bekämpfung und Verhinderung von Diskriminierung sowie zur Förderung von Vielfalt und Inklusion im Allgemeinen und werden im Rahmen der spezifischen Verfahren der täglichen Arbeit im ÖBB Konzern und im ÖBB Infrastruktur-Konzern berücksichtigt.

Im Jahr 2024 wurde die Gleichbehandlungspolicy im Punkt „Gleichbehandlungsgebot“ weiter verfeinert. Es wurde klargestellt, dass auch die internationalen Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation im Zusammenhang mit Gleichbehandlung betreffend Mitarbeiter:innen zu beachten sind. Mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht werden erstmals Gehaltsschere zwischen Führungskräften und Mitarbeiter:innen (gemäß ESRS) berichtet. Zur Sicherstellung eines angemessenen Verhältnisses wird das ermittelte Verhältnis wie bereits in der Vergangenheit einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen. Die Gesellschaften des ÖBB Konzerns und somit auch der ÖBB Infrastruktur-Konzern verpflichten sich zu einer fairen, regelmäßigen, pünktlichen und vollständigen Entlohnung ihrer Mitarbeiter:innen sowie zur Einhaltung aller geltenden Lohn- und Vergütungsgesetze.

Informationen zum Thema Menschenrechte finden sich im Unterkapitel ESRS 2 GOV-4.

S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertreter:innen in Bezug auf Auswirkungen

Die Sichtweisen der Arbeitskräfte des Unternehmens werden im ÖBB Infrastruktur-Konzern sowohl im direkten Austausch mit den Mitarbeiter:innen als auch über gewählte Vertreter:innen (Betriebsrat) und Organisationen erfasst. Diese Sichtweisen fließen in vielfältiger Weise im Rahmen von unterschiedlichen Verfahren bei Entscheidungsprozessen und Maßnahmensetzungen ein. Diese werden im Folgenden näher beschrieben und umfassen die wesentlichen Auswirkungen. Der Austausch erfolgt auf ÖBB Konzern-Ebene durch den ÖBB Vorstand mit dem Konzernpräsidium und im strategischen HR-Management erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit dem Ausschussvorsitzenden. Die ranghöchste Person ist der Vorstand. Weiters gibt es unterschiedliche Formate zur regelmäßigen Einbindung der Arbeitnehmer:innenvertretungen im ÖBB Infrastruktur-Konzern.

Betriebsrat

Die Konzernvertretung bündelt die Kompetenzen aller Betriebsratskörperschaften des ÖBB Konzerns und vertritt auf Konzernebene die gemeinsamen Interessen der Beschäftigten. Der Betriebsrat ist Ansprechpartner für alle für Arbeitnehmer:innen relevanten Belange gegenüber der Leitungsebene. Stellvertretend für die Betriebsratskörperschaften verhandelt der Konzernbetriebsrat im Rahmen des Arbeitsverfassungsgesetzes gesellschaftsübergreifende Themen laufend mit der Konzernleitung. Darüber hinaus wirkt die Konzernvertretung durch ihre Tätigkeit in verschiedenen Funktionen der Gewerkschaftsbewegung und der Politik aktiv an allen für Arbeitnehmer:innen relevante Fragen mit.

Europäischer Betriebsrat (EBR)

Auf internationaler Ebene ist der Europäische Betriebsrat (EBR) ist Ansprechpartner für die wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Interessen der Beschäftigten des ÖBB Konzerns in Europa.

Der EBR ist das Sprachrohr all jener Beschäftigten, die die ÖBB als Arbeitgeber haben, aber in verschiedenen EU und EWR Ländern arbeiten. Gleichzeitig ist der EBR für das ÖBB Konzernmanagement jenes Forum das angesprochen wird, wenn es beispielsweise um das Recht der Beschäftigten geht. Es wird aber auch genutzt, wenn über Angelegenheiten informiert wird, die die wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Interessen der Beschäftigten in mehreren Ländern betreffen. Es bestehen keine zusätzlichen Vereinbarungen zu den geltenden Menschenrechten und den entsprechenden Policies im ÖBB Konzern und somit auch für den ÖBB Infrastruktur-Konzern. Weitere Informationen zu den Policies sind im Unterkapitel ESRS 2 GOV-4 erläutert.

Sektoraler Sozialer Dialog Eisenbahnen (SSD)

Zusätzlich sind die ÖBB Mitglied im Sektoralen Sozialen Dialog für den Eisenbahnsektor sowie im Steering Committee der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese dienen dazu, soziale Themen und arbeitsrechtliche Fragen zwischen Arbeitgeber:innen und Arbeitnehmer:innenvertretungen zu diskutieren und Lösungen für branchenspezifische Herausforderungen, wie beispielsweise Arbeitsbedingungen, Digitalisierung, Sicherheit etc., zu entwickeln.

Eine transparente Informationspolitik gegenüber Arbeitnehmer:innenvertretungen und die regelmäßige Kooperation gewährleistet eine umfassende Einbindung in alle relevanten Belange und Konzernprojekte, wie beispielweise durch den Ausschuss Inclusion & Diversity oder im Projekt DAK 26).

Weitere Formate und Verfahren zur direkten Einbeziehung und Vertretung der Interessen der Arbeitskräfte im Unternehmens sind:

Team-Ziel-Dialog

Der Team-Ziel-Dialog ist ein konzernübergreifend durchgängiges Steuerungsinstrument für Führungskräfte und dient der Unterstützung des Zielvereinbarungsprozesses und der effektiven Zielerreichung. Ausgehend von der Konzernleitung werden die konzernweiten Ziele und Schwerpunkte für die jeweilige Zielperiode fixiert. Diese Ziele und Schwerpunkte werden anschließend kaskadenförmig auf die jeweiligen Konzerngesellschaften und deren Berichtsebenen übertragen und die Beiträge (Maßnahmen) zu diesen übergeordneten Zielen und Schwerpunkten erarbeitet. Der Konzern-Team-Ziel-Dialog bildet den Startschuss für die Mitarbeiter:innengespräche (MaG).

Das Mitarbeiter:innengespräch (MaG) fördert nicht nur die Weiter- und Kompetenzentwicklung, sondern gibt ebenfalls die Möglichkeit Feedback zu geben und ein positives Arbeitsklima zu schaffen um negativen Auswirkungen entgegenzuwirken. Durch offenen Dialog und wertschätzenden Austausch entsteht nicht nur Vertrauen und gegenseitiges Verständnis, sondern auch gesteigerte Motivation, da Leistungen erkannt und geschätzt werden. Die Identifizierung persönlicher Stärken und Entwicklungsfelder treibt die individuelle Entwicklung voran und eröffnet gleichermaßen die Chance, gemeinsam zu reflektieren.

Mitarbeiter:innenbefragung (MAB)

Die Mitarbeiter:innenbefragung findet im Schnitt alle zwei Jahre statt. Die nächste Mitarbeiter:innenbefragung wird im Jahr 2025 durchgeführt. Die Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung fließen in die Management-by-Objectives-Ziele (MbO) ein. Dabei werden in Jahren mit durchgeführter Mitarbeiter:innenbefragung Ziele auf Basis der Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung hinterlegt. In den Jahren ohne Befragung werden entsprechende Maßnahmen entwickelt. Nähere Informationen zur Mitarbeiter:innenbefragung finden sich im nächsten Abschnitt „Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können“.

Diversity-Plattform und Diversity-Council

Die Diversity-Plattform ist ein Gremium von nominierten Mitgliedern aus den konzernweiten Teilgesellschaften mit dem Ziel, Inclusion-&Diversity-Prozesse und -Angebote zu harmonisieren sowie Informationen über die Bedürfnisse aus den Teilgesellschaften zu erhalten. Darüber hinaus agieren im Diversity-Council seit 2023 Partner:innen aus unterschiedlichen Berufen, Teilgesellschaften und Regionen (je eine Person pro Region und Teilkonzerngesellschaft) als Schnittstelle zwischen dem Lösungscenter Inclusion & Diversity, Mitarbeiter:innen, Führungskräften und Betriebsrät:innen. Themen, die in den beiden Gremien besprochen werden, sind unter anderem wie Gründe für Diskriminierung beispielsweise in Bezug auf ethnische Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Geschlechtsidentität, Behinderung, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft vermieden werden können.

Kommunikation

Neben den bestehenden Vertretungen der Mitarbeiter:innen findet auch eine direkter Einbezug in verschiedenen Verfahren statt. Die Mitarbeiter:innen und Belegschaftsvertreter:innen werden regelmäßig über Unternehmensstrategie, Ziele, aktuelle Unternehmenslage, neue Polycys sowie alle relevanten Themen, die die Belegschaft betreffen, informiert. Die Information erfolgt bedarfsorientiert und anlassbezogen über unterschiedliche Kanäle (Newsletter, Intranet, Mitarbeiter:innen-Magazin, Präsenzveranstaltungen, Schwarzes Brett) und je nach Zielgruppe in deutscher und bei Bedarf ebenfalls in englischer Sprache.

Ideenwerkstatt

Zusätzlich haben die Mitarbeiter:innen (auch Lehrlinge, Trainees und Leasingmitarbeiter:innen) die Möglichkeit, ihre Ideen zu ÖBB-relevanten Themen in der Ideenwerkstatt einbringen. Die eingereichten Ideen werden von den Ideenkoordinator:innen, Führungskräften und internen Fachexpert:innen (Gutachter:innen) geprüft und bewertet. Sie entscheiden, welche Ideen in die nächsten Schritte des Innovationsprozesses überführt werden. Bei erfolgreicher Umsetzung der Idee erhält die einreichende Person eine Prämie als Belohnung.

Die beschriebenen Dialogformate sind wirksame Instrumente, um die Sichtweisen der Arbeitskräfte im Unternehmen 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.

S1-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

Über das in Unterkapitel G1-1 dargestellte Hinweisgeber:innensystem sowie die angeführten Ansprechpartner:innen haben die 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 Unterkapitel G1-1 dargestellt.

Die angeführten Kanäle werden vom Unternehmen selbst zur Verfügung gestellt. Nähere Informationen zu Kanälen und dahinterliegende Verfahren werden den Mitarbeiter:innen mitunter über das Intranet zugänglich gemacht oder es werden Initiativen durchgeführt, um die Bekanntheit und das Vertrauen in die Kanäle zu gewährleisten. Das vertrauliche Meldewesen als auch die Gleichbehandlungsstellen (Gleichbehandlungsbeauftragte) sind über Online-Portale und individuelle Kontaktmöglichkeiten gewährleistet. Die entsprechenden inhaltlichen Verantwortungen sind klar im ÖBB Konzern und somit in der ÖBB Infrastruktur-Konzern geregelt und werden bei Vorfällen den Verantwortlichen zugewiesen.

Mitarbeiter:innenbefragung (MAB)

Eine weitere Möglichkeit der Mitarbeiter:innen zur Äußerung von Bedenken ist die online durchgeführte konzernweite Mitarbeiter:innenbefragung (siehe Unterkapitel S1-2). Die Befragung wird von einem externen Partner durchgeführt und ausgewertet.

Die anonymisierten Ergebnisse der MAB werden den Vorständen, Geschäftsführer:innen und Führungskräften vorgestellt. Anschließend werden die Ergebnisse online im ÖBB Intranet veröffentlicht und von den jeweiligen Führungskräften in ihren Abteilungen bekannt gemacht. Um die Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung entsprechend zu würdigen, werden je Abteilung individuelle Maßnahmen gesetzt, um eine Verbesserung zu bewirken. Eine Evaluierung der Maßnahmen findet in den jeweiligen Abteilungen selbstständig statt. Zentral erfolgt eine Bewertung zur Verbesserung erst mit der nächsten MAB.

Vertrauliches Meldewesen

Im Rahmen des strategischen ÖBB Konzernsicherheitsprogramms bietet das vertrauliche Meldewesen eine Plattform für Mitarbeiter:innen, präventiv Unfälle zu vermeiden, Beinaheunfälle und unsichere Zustände aufzuzeigen und somit die Erhöhung der Sicherheit zu unterstützen. Das vertrauliche Meldewesen ermöglicht Mitarbeiter:innen sowie in weiterer Folge den verantwortlichen Führungskräften, unsichere Handlungen und Situationen auch vertraulich zu melden. Damit kann – falls erforderlich – auch ohne Konfrontation mit den Beteiligten auf den Verbesserungsbedarf einer Situation hingewiesen werden. Die Meldung erfolgt über elektronische Plattformen an sogenannte Lösungskoordinator:innen, die die Meldung vertraulich behandeln und einer Lösung zuführen. Eingegeben werden kann eine Beschreibung, Fotos, Ortsangaben, Datum / Uhrzeit der Beobachtung sowie Vorschläge zu Lösungsmaßnahmen.

Gleichbehandlungsbeauftragte nach Region

Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten sind vertrauliche Ansprechpersonen für Kolleg:innen in allen Belangen, die mit Diskriminierung in Verbindung stehen. Die Ansprechpersonen sind für alle Mitarbeiter:innen im Intranet zu angeführt. Neben den persönlichen Ansprechpersonen geben Leitfäden für Führungskräfte sowie Booklets für Lehrlinge entsprechende Hilfestellungen. Durch entsprechende E-Learnings sowie standardisierte Onboarding-Prozesse werden die Mitarbeiter:innen über die verfügbaren Kanäle informiert und entsprechend geschult. Hinweise zu Vorfällen werden an die fachlich verantwortlichen Personen innerhalb des Konzerns weitergeleitet.

Im Falle von Anliegen im Bereich der Diskriminierung erfolgt nach Kontaktaufnahme über die beschriebenen Kanäle 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 Herausarbeitung der individuellen Bedürfnisse und Ziele mit der betroffenen Person. In Abstimmung mit der betroffenen Person werden Möglichkeiten zur Intervention definiert und gegebenenfalls eingeleitet.

S1-4 S1-5 Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ⁹⁾
Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex aus der Mitarbeiter:innenbefragung ¹⁷⁾	2030	>70	Index	2023	75	- ¹⁾	S1-K-1	S1-A-1
Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX) um 2 Prozent pro Jahr ²⁾⁸⁾	2030	13,4	Rate	2019	16,8	14,4	S1-K-2	S1-A-1 S1-A-2
Erhöhung des Frauenanteils ³⁾	2026	>11,9 %	Prozent	2023	12,30	13,51	S1-K-1 S1-K-6	S1-A-9
Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von ≥ 50 %) ⁴⁾⁷⁾	2026	4 %	Prozent	2023	2,7	2,9	S1-K-1 S1-K-6	S1-A-9
Time-to-Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen) ⁵⁾⁷⁾	2030	halten	Tage	2023	60 Tage	48,1	S1-K-1	S1-A-7 S1-F-1 S1-F-2
Fluktuation ⁶⁾	2030	<10 %	Prozent	2023	5,3	4,9	S1-K-1	S1-A-7 S1-F-1 S1-F-2
Frühfluktuation ⁶⁾⁷⁾	2030	<15 %	Prozent	2023	15,20	14,00	S1-K-1	S1-A-7 S1-F-1

¹⁾ Arbeitsfähigkeitsindex (Beurteilung der Arbeitsfähigkeit im Unternehmen): Die Kennzahl errechnet sich aus der Bewertung der Mitarbeiter:innen. Eine 6-stufige Bewertungsskala wird mittels Punktesystem in einen Index umgerechnet. Die Kennzahl wird alle 2 Jahre im Rahmen der Mitarbeiter:innenbefragung erhoben.

²⁾ Berechnung Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle >3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX“ kommuniziert). Baseline für Zielniveau wurde aus Durchschnittswert der Jahre 2010-2019 berechnet.

³⁾ Frauenanteil: Die Kennzahl errechnet sich durch die Anzahl aller weiblichen Mitarbeiter:innen geteilt durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen.

⁴⁾ Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung: 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.

⁵⁾ Time-to-Hire: Die Kennzahl errechnet sich für Fach- und Querschnittsfunktionen wie folgt: durchschnittlicher Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen.

⁶⁾ 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.

⁷⁾ Unternehmensspezifische Kennzahl.

⁸⁾ ASX findet ausschließlich für die ÖBB-Infrastruktur AG Anwendung.

⁹⁾ Zu den wesentlichen Auswirkungen S1-A-3 bis S1-A-6, S1-A-8, S1-A-10 wurden im Berichtsjahr keine quantitativen ÖBB-konzernweiten Steuerungskennzahlen festgelegt. Für diese Auswirkung sind Konzepte, wie die weiter oben im Kapitel „Arbeitnehmer:innen im Unternehmen“ beschriebenen, vorhanden. Konkrete Zielkennzahlen sind auf einer niedrigen Steuerungsebene angesiedelt.

Methodik zur Zielfindung: 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. Die Mitarbeiter:innen werden über die alle zwei Jahre stattfindende Mitarbeiter:innenbefragung eingebunden.

Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. **Rote Farbe** bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahme in Verzug ist.

Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen finanziellen Mittel für die in weiterer Folge angeführten Maßnahmen verwendet.

Maßnahmen und Ziele zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen

Es werden Maßnahmen und Ziele im Zuge der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen gesetzt. Die in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Risiken wurden mit den bereits bestehenden Risiken aus dem Risikomanagement abgestimmt. Dies gewährleistet eine konsistente und umfassende Analyse. Die folgenden definierten Maßnahmen und Ziele zur Verhinderung, Milderung Behebung von Auswirkungen gelten, sofern nicht anders angeführt, für die Arbeitskräfte des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

Im Zuge der Festlegung der Ziele wurden Interessen der Mitarbeiter:innen durch unterschiedliche Prozesse und Verfahren wie zum Beispiel den Ergebnissen der 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.

Im folgenden Abschnitt werden die Ziele und Maßnahmen zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Arbeitsbedingungen“ dargestellt. Die darin angeführten Maßnahmen zu dem Thema „Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben“ wirken auch auf die Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema Gleichbehandlung und Chancengleichheit.

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Mit der Entwicklung der Teilbereichsstrategie Vereinbarkeit wurde die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben verankert. Die demografische Entwicklung verschärft die Situation am Arbeitsmarkt. Eine familienfreundliche Unternehmenskultur muss Rahmenbedingungen schaffen, um einen Ausgleich zwischen Unternehmens- und Mitarbeiter:innenanforderungen zu gewährleisten.

Mit den bestehenden Angeboten leisten die ÖBB einen wichtigen Beitrag, um ein bestmögliches Gleichgewicht zwischen Beruf und privater Lebenssituation zu schaffen. Dabei wird mit unserem breiten Produktportfolio auf unterschiedliche Lebensphasen eingegangen.

		Status	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Maßnahmen ohne spezifische Zielsetzungen¹⁾			
RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat	Die RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat ist eine interne Informations- und Kommunikationsplattform für alle Mitarbeiter:innen rund um Auszeiten- und Karenzmanagement.	Laufend	S1-A-6
Digitale Plattformen	Die digitale Plattform für Pflege- und Entlastungsberatung unterstützt bei der Vereinbarkeit von Beruf & Pflege eines nahen Angehörigen. Das Angebot wird laufend erweitert.	Laufend	S1-A-6
Kinderbetreuungsangebote	Erweiterung Kinderbetreuungsangebote sowie die Erhöhung des Angebots regulär und für die Sommerferienbetreuung an allen 11 Standorten österreichweit. Zudem erfolgte der Roll-out einer digitalen Kinderbetreuungsplattform für alle ÖBB Mitarbeiter:innen.	Laufend	S1-A-6
Flexible Arbeitszeitmodelle	Die ÖBB gestalten attraktive und zeitgemäße Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen entlang der Lebensphasen ihrer nationalen und internationalen Mitarbeiter:innen. Betriebsvereinbarungen zur Regelung der gleitenden Arbeitszeit, Telearbeit und Sabbaticals sowie die Ausrollung des Flexi Fridays für ausgewählte Konzern-Töchter sowie der ÖBB Holding AG ermöglichen dies.	Laufend	S1-A-6
Sozialer Dialog	Die Maßnahmen zum sozialen Dialog werden im Unterkapitel S1-2 abgebildet.	Laufend	S1-A-3
Umfassendes Angebot an Corporate Benefits	Attraktive Angebote aus dem Bereich Service und Soziales (wie zum Beispiel ÖBB Wohnungsservice, BahnBistro, etc.) tragen zur Mitarbeiterbindung und Zufriedenheit bei.	Laufend	S1-A-4

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf ÖBB Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

Gesundheit

Im Rahmen der Teilbereichsstrategie „Arbeitsfähigkeit und Gesundheit“ wurde ein umfassendes Maßnahmenpaket definiert. Die Schwerpunkte der Maßnahmen gliedern sich in die Bereiche Arbeitsfähigkeit erhalten, fördern und wiederherstellen sowie die strategische und operative Integration des Gesundheitsmanagements. Neben präventiven Maßnahmen zur Gesundheitsförderung werden auch spezifische Maßnahmen zum Thema „Schichtarbeit“ gesetzt.

Ziel:		
Arbeitsfähigkeitsindex	Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex aus der Mitarbeiter:innenbefragung	Status
Zielumfang	Die Kennzahl gilt für die Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	
Methodik	Das Zielniveau für die oben genannte Kennzahl 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.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Gesundheitsförderliche Führung stärken	Verpflichtende Schulungen zu „Gesundes Führen und Suchtprävention“ für alle Führungskräfte und Teamkoordinator:innen des Unternehmens. 2024 wurde mit der Konzeptionierung der Weiterentwicklung des lebensphasengerechten Führens gestartet.	Laufend
Maßnahme: Gesunde Arbeitsplätze fördern	Unterstützung von Führungskräften bei der gesundheitsförderlichen Arbeitsplatzgestaltung zur Minimierung von Langzeitrissen im Rahmen von Einzelberatungen und entsprechender Maßnahmenableitung.	Laufend
Maßnahme: Früherkennung und Intervention optimieren	Förderung der individuellen Gesundheitskompetenz von ÖBB Mitarbeiter:innen steht im Fokus. Dies erfolgt etwa im Rahmen der Umsetzung des niederschweligen, ÖBB-spezifischen Präventionsprogramms „Gesundheit auf Schiene“ sowie des spezifischen Präventionsangebots 5-Risiken Check. Ziel ist jeweils die nachhaltige Verbesserung des Lebensstils mit besonderem Fokus auf den Anforderungen aus dem jeweiligen Arbeitsalltag. Besonders die zielgruppenspezifische Niederschwelligkeit der Maßnahmen steht dabei im Fokus.	Laufend
Maßnahme: Spezifische Angebote zum Thema „Schicht- und Nachtarbeit“	Spezifische Angebote zum Thema Schicht- und Nachtarbeit sowie unregelmäßiger Dienst, wie beispielsweise „fit im unregelmäßigen Dienst“, „Ernährung im unregelmäßigen Dienst“, „Psychisch gesund im unregelmäßigen Dienst“ werden angeboten.	laufend
Maßnahme: Lösungen bei eingeschränkter Arbeitsfähigkeit umsetzen und berufliche Reintegration optimieren	Betrieblichen Wiedereingliederung (BWE), begleitet und unterstützt die betriebliche Wiedereingliederung von erkrankten oder verunfallten Mitarbeiter:innen bei der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit	Laufend
Maßnahme: Einsatz eines betrieblichen Gesundheitsmanagements	Einsatz eines betrieblichen Gesundheitsmanagements (multifunktionelles Team aus Arbeitsmediziner:innen sowie Expert:innen aus den Fachdisziplinen Psychologie, Case Management, Gesundheitsförderung, Organisationentwicklung und Data Science)	Laufend
Maßnahme: Strukturellen Verankerung	Durch die Zusammenarbeit und aktive Ansprache des Multiplikator:innennetzwerkes werden die Themen des Gesundheitsmanagement in bestehende Strukturen verankert. Ergänzend wird die Zusammenarbeit mit dem Arbeitnehmer:innenschutz, insbesondere Gesundheitsschutz, forciert.	Laufend
Maßnahme: Altersgerechte Arbeitszeitmodelle	Die altersgerechten Arbeitszeitmodelle („Arbeit und Alter“ / gesetzliche Altersteilzeit) ermöglichen es älteren Mitarbeiter:innen durch schrittweise Reduktion der Arbeitszeit, gesund und leistungsfähig bis zur Pensionierung im Erwerbsleben zu verbleiben.	Laufend

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Ziel:		Status
Arbeitssicherheitsindex	Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX) um 2 Prozent pro Jahr	
Zielumfang	Die Kennzahl findet für die ÖBB-Infrastruktur AG Anwendung. Als Grundlage für den Erhalt des ohnehin schon hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern und im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung wurde - ausgehend von einem Referenzwert – ab 2024 ein Verbesserungsgebot mit einer Grundanspannung von 2 % pro Jahr eingeführt.	
Methodik	Die Sicherheitsziele bis 2030 stellen die gesellschaftsspezifischen Ambitionen dar. Ihre Festlegung wurde im 12. ÖBB Sicherheitsrat vom 31.03.2023 vereinbart. Basis der Zielwertberechnung ist der Durchschnitt 2010 bis 2019 aus dem Konzernsicherheitsbericht 2020 / 2021. Bei geringen Fallzahlen wird eine zweckmäßige Baseline von 10 herangezogen.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Sicherheitsbewusstsein stärken, Aufmerksamkeit fördern, Regelkonformität prüfen	<ul style="list-style-type: none"> – Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen (Sicherheitstage / -stunde / -gespräche, E-Learning, Beispiele von Arbeitsunfällen als Unterweisungsinhalte aufgenommen (§ 14-Unterweisung), Durchführung von Safety-Walks auf Baustellen, Sicherheitskampagnen, Unterstützung durch Expert:innen der Arbeitspsychologie, Risikoworkshops) – Schulungen (E-Learning, Deeskalationsstrainings / Verwendung von Bodycams, Verhaltensorientierte Schulungen für den Umgang mit herausfordernden Situationen/Kund:innen) – Mentor:innen- / Patinnensystem (Erfahrene Mitarbeiter:innen unterstützen neue Mitarbeiter:innen bei der Verbindung von Theorie und Praxis) – Maßnahmenverfolgung und Verwaltung von Arbeitnehmer:innenschutz(ANS)-Dokumenten (Implementierung der gesamten ANS-Dokumentation auf einer eigens entwickelten Sharepoint-Plattform) – Persönliche Schutzausrüstung für Mitarbeiter:innen 	Laufend
Maßnahme: Erfassung von Beinaheunfällen	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Meldebereitschaft von Beinaheunfällen und unsicheren Handlungen bzw. Verbesserung des Meldezugangs und Nutzungsfreundlichkeit zur Erhöhung der Meldemoral – Schwerpunktinitiativen in Regionalleiter:innenmeetings und Teamleiter:innentagungen 	Laufend

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen und Ziele zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Gleichbehandlung und Chancengleichheit“ dargestellt. Die darin angeführten Maßnahmen und Ziele werden durch das im Unterthema „Arbeitsbedingungen“ angeführte Thema „Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben“ ergänzt.

Ziel:		Status
Frauenanteil	Erhöhung des Frauenanteils	
Zielumfang	Bis 2026 wird der Anteil der Mitarbeiterinnen im ÖBB Infrastruktur-Konzern auf mindestens 11,9 % erhöht.	
Methodik	Die Zielerreichung wird unter anderem durch den Frauen-Karriere-Index und die Diversity Charta begleitet.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
	Der Frauen-Karriere-Index (FKi) bildet die Basis für Maßnahmen und Initiativen zur Stärkung von Frauen im Konzern. Der Index bildet Kennzahlen ab, die alle zwei Jahre 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 Prozessstandards. Ergänzend erfolgt alle vier Jahre eine Tiefenexploration bei einer Stichprobe an Mitarbeiter:innen in Einzelinterviews werden Bedarfe und Wirkungstiefe qualitativ evaluiert.	
Maßnahme: Frauen-Karriere-Index (FKi)	Die Einführung des FKi (Frauenkarriereindex) im ÖBB Infrastruktur-Konzern gibt der nachhaltigen, gesellschaftsspezifischen wie konzernweiten Förderung von Frauen einen nachvollziehbaren Rahmen. Im Fokus stehen folgende Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> – Führung und Vereinbarkeit wird als schwierig wahrgenommen. Die Vereinbarkeitsangebote werden daher erweitert, Männer zur Familienarbeit ermuntert und neue Sharing Modelle (z. B. Top-Jobsharing, Eltern-Jobsharing, duale Führung) im Konzern etabliert. – Die Analyse der Indexierung 2023 zeigt Abrisskanten im Bereich Frauen und Führung. Erfolgreiche Fördermaßnahmen wie das Cross Mentoring Programm sollen erweitert werden und die Frauen insbesondere in technischen Unternehmensbereichen, bei der Laufbahnentwicklung unterstützt werden. 	Laufend
Maßnahme: WiR – Women in Rail	Das Women-in-Rail-Agreement ist eine Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der europäischen Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen (CER) sowie der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), das als Ziel hat, durch zahlreiche Maßnahmen im Rahmen der allgemeinen Gleichstellungspolitik mehr Frauen für den Bahnsektor zu gewinnen und ihnen mehr Schutz und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zu gewährleisten. [S1, 24a]	Laufend
Maßnahme: Programme im Rahmen der Gleichbehandlungspolicy	Umsetzung der Gleichbehandlungspolicy und den darin verankerten Vorgaben, wie Programme zur Förderung von Frauen (Ausschreibung von Funktionen, Auswahlkriterien, frauenspezifische Programme).	Laufend

Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Das oberste Ziel im ÖBB Konzern und somit auch für den ÖBB Infrastruktur-Konzern ist es, das Vertrauen der Betroffenen in die Meldekanäle auf einem hohen Niveau zu halten.

		Status	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Maßnahmen ohne spezifische Zielsetzungen¹⁾			
Regionale Gleichbehandlungsbeauftragte	Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten sind vertrauliche Ansprechpersonen für Kolleg:innen, die sich diskriminiert fühlen. Bei komplexeren Fällen werden die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten vom Gleichbehandlungsgremium unterstützt. Mit den Maßnahmen rund um die Gleichbehandlung kann der Konzern daher schnell eingreifen und Diskriminierungen begrenzen.	Laufend	S1-A-1 S1-A-9
Wir schauen hin (Kampagne)	„Wir schauen hin!“ Mit dieser Kampagne soll Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sichtbar gemacht werden. Neben der Sensibilisierung ist auch die Wissensvermittlung entscheidend. Führungskräfte und Mitarbeiter:innen erhalten online und in Präsenztrainings diverse Informationsmaterialien. Im Rahmen der Kampagne wird auf die internen Ansprechpartner:innen hingewiesen – allen voran die Führungskräfte. Mitarbeiter:innen haben aber auch die Möglichkeit, sich von den regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten beraten und begleiten zu lassen. Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten handeln weisungsfrei und sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.	In Umsetzung	S1-A-1 S1-A-9
Weiterbildung & Trainings, Informationsmaterialien	Training Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz, Online Training „Gleichbehandlung – Rechte und Pflichten“, Workshops für Jugendvertrauenspersonen, E-Learning „Respektvolles Miteinander“, Leitfaden „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“ für Führungskräfte, Betroffene und auch deren Kolleg:innen, sowie weitere Informationsmaterialien	Laufend	S1-A-1 S1-A-9

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf ÖBB Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

Vielfalt, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung

Durch das ÖBB-konzernweite Lösungscenter „Inclusion & Diversity“ werden einzelnen Maßnahmen aus dem Aktionsplan Inklusion konzernweit zur Verfügung gestellt. Darunter fallen unter anderem Reportings, Prozesserstellung der Inklusiven Standortbegehungen, Kooperationen zur Erhöhung des Anteils von Menschen mit Behinderungen, Sensibilisierungsmaßnahmen, Vernetzungsinitiativen oder Qualifizierungsmaßnahmen. Zudem steht das Lösungscenter „Inclusion & Diversity“ für Beratungen von Führungskräften und Mitarbeiter:innen rund um die Themen Behinderungen, Inklusion und Barrierefreiheit zur Verfügung.

Ziel:		Status
Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung	Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von $\geq 50\%$)	
Zielumfang	Bis 2026 wird die gesetzlich vorgeschriebene Quote von 4 % an Mitarbeiter:innen mit einem Behinderungsgrad von $\geq 50\%$ im der ÖBB Infrastruktur-Konzern erfüllt. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und in einem ÖBB-konzernweiten Diversity-Bericht dem Topmanagement der ÖBB Infrastruktur AG zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt.	
Methodik	Das Zielniveau für die oben genannte Kennzahl 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 sowie gesetzliche Anforderungen bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Kooperationen	Kooperationen mit Unternehmen und Jobplattformen für Menschen mit Behinderung, wie beispielsweise NEBA Betriebsservice als Unterstützung bei der Neueinstellung von Menschen mit Behinderung. Netzwerkaktivitäten für Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen mit dem Ziel Menschen mit Behinderungen einen sicheren Raum für Fragen und Anliegen zu bieten sowie den Austausch und Wissenstransfer zu fördern.	Laufend
Maßnahme: Kampagnen, Aktionstage und Veranstaltungen	Kampagne „Du bist unser Potenzial.“: Menschen mit Behinderungen werden tagtäglich mit Barrieren konfrontiert – dazu gehören auch Barrieren in all unseren Köpfen. Mit der internen Wissens-, Qualifikations- und Kommunikationskampagne „Du bist unser Potenzial“ verfolgen wir das Ziel, das Thema Behinderungen sichtbar zu machen und zu enttabuisieren. Aktionstage, Veranstaltungen: Darüber hinaus werden regelmäßige Aktionstage und Veranstaltungen zur Sensibilisierung von Reisenden, Mitarbeiter:innen und Führungskräften durchgeführt.	Laufend
Maßnahme: Inklusive Standortbegehungen	Inklusive Standortbegehungen: Pilotierung der inklusiven Standortbegehungen und Ableitung von Erkenntnissen und Maßnahmen.	Laufend
Maßnahme: 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 ...)	Laufend

Schulungen und Kompetenzentwicklung

Die ÖBB-konzernübergreifenden Aus- und Weiterbildungsangebote werden in der ÖBB-Business Competence Center GmbH koordiniert, wohingegen die eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen die ÖBB Infrastruktur AG verantwortet. In der Personalentwicklung liegt der Fokus weiterhin auf einer zielgerichteten Kompetenzentwicklung der Mitarbeiter:innen und Führungskräfte. Dabei wird auf zielgruppenspezifische und bedarfsgerechte Weiterbildungsangebote geachtet. Fachspezifische Weiterbildungen bieten die Möglichkeit das erhaltene Wissen im Arbeitsalltag umzusetzen. Die ÖBB setzen auch 2024 weiterhin verstärkt auf digitale und hybride Lernformate, vor allem im virtuellen Umfeld und auf den Einsatz von künstlicher Intelligenz. Das entspricht dem Gedanken der fortlaufenden Digitalisierung des Bildungsbereichs sowie zur Förderung des selbstgesteuerten Lernens.

		Status	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Maßnahmen ohne spezifische Zielsetzungen¹⁾			
ÖBB Bildung	Die ÖBB Bildung (Bildungskatalog) bietet ein umfangreiches und flexibel buchbares. Diese sind auf die Bedürfnisse der einzelnen Berufsbilder und mit starkem Praxisbezug zugeschnitten.	Laufend	S1-A-8
ÖBB akademie	Die ÖBB akademie bietet umfassende strategisch relevante Lern- und Entwicklungsangebote für definierte Zielgruppen. Die Palette erstreckt sich von Angeboten für Newcomer:innen bis hin zur Managementebene.	Laufend	S1-A-8
Leadership-Navigator – Führungskräfte Entwicklung	Der Leadership-Navigator bietet ein Angebot an maßgeschneiderten Entwicklungsangeboten und -programmen für Führungskräfte.	Laufend	S1-A-8
Performance-Goals	Ziel in diesem Bereich ist es, bestehende Prozesse und Instrumente des Performance-Managements zu optimieren, beispielsweise das Mitarbeiter:innengespräch und mit Elementen eines modernen Performance-Managements zu ergänzen. Dabei sollen auch die unterschiedlichen Bedarfe verschiedener Zielgruppen berücksichtigt werden	Laufend	S1-A-8
Talentmanagement	Die Systematik zur Talente Identifikation ist integraler Bestandteil des Gesamtprozess Talentmanagements und eng mit dem Prozess des Nachfolgemanagements verschränkt. Dabei soll ein konzernweiter Prozess zur Identifikation von internen Talenten inkl. entsprechender Instrumente zur Verfügung stehen. Im Rahmen des Programms „TRAINees4mobility“ erfolgt jährlich die zielgerichtete Sicherung von Nachwuchs-Spezialist:innen.	Laufend	S1-A-8
Kompetenzmodell	Das bestehende ÖBB Unternehmens- und Führungskompetenzmodell soll in den künftigen Talent Management Prozessen Anwendung finden. Dabei wird eine Systematik für Zielberufslandkarten für zukunftskritische Funktionen geschaffen, die Rückschlüsse auf Berufsbilder, Ausbildung und Recruiting bietet.	Laufend	S1-A-8
STAFFER (Skill Training Alliance For the Future European Rail System)	STAFFER stärkt den Eisenbahnsektor durch innovative Ausbildungslösungen und fördert grenzüberschreitende Kooperationen. In Zusammenarbeit mit Eisenbahnunternehmen, Gewerkschaften und Bildungsinstitutionen werden europaweite Mobilitätsprogramme und arbeitsbasierte Praktika angeboten. Die ÖBB sind Projektpartner und arbeiten aktuell an Best Practices für den Spracherwerb.	Laufend	S1-A-8
DAK 26	Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist ein wichtiger Schritt zur Digitalisierung und Prozessoptimierung im Schienengüterverkehr. Gemeinsam mit Partnern wie DB AG und SBB Cargo und der Bahnindustrie arbeitet 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 Mitarbeitern im Bahnsystem.	In Umsetzung	S1-A-8

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf ÖBB Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

Lehrlingsausbildung

Die Lehrberufe im ÖBB Portfolio decken die berufliche Vielfalt des ÖBB Konzerns und somit auch des ÖBB Infrastruktur-Konzerns ab.

		Status	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Maßnahmen ohne spezifische Zielsetzungen¹⁾			
Lehre mit Matura	Bei den ÖBB wird „Lehre und Matura“ aktiv gefördert. Somit wird Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung eröffnet. Die Förderung von sozialen Kompetenzen hat ebenfalls einen hohen Stellenwert.	Laufend	S1-A-10
Frauen und Mädchen in die Technik	Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen etwa durch bundesweite „Girls Day“-Veranstaltungen noch bekannter und attraktiver zu gestalten.	Laufend	S1-A-10
Förderung von Talenten und digitalen Skills	Im Zukunftslabor der Lehrwerkstätte Wien wurde eine durch Lehrlinge und Ausbilder:innen gestaltete Virtual Reality Ausbildung umgesetzt. Sie bildet den Wiener Hauptbahnhof ab und ermöglicht dort virtuelle Schulungen zur Bahntechnik. 2025 gehen wir mit einer weiteren VR-Welt in die Ausbildung. Das Projekt „Weichengarten“ ermöglicht es den Lehrlingen bereits in der Lehrwerkstätte auf die Praxis vor Ort am Gleis im Bereich Weichenantrieb vorbereitet zu werden. Die technischen Lehrlinge holten außerdem bei den Landes- und Bundeshackatons den Landessieg für Wien, Niederösterreich, Tirol sowie Kärnten. Die Teilnahme an den Bundes- und Landeshackathons fördert Fähigkeiten in einem kreativen und wettbewerbsorientierten Umfeld.	Laufend	S1-A-10
Modernisierung durch neue Technologien	Die jungen Fachkräfte werden derzeit vorausschauend an neue Fertigungstechnologien herangeführt, z. B. im Bereich der additiven Fertigung und arbeiten bereits mit Augmented Reality. Dies ermöglicht virtuelle Darstellungen von komplexen technischen Bauteilen, z. B. Elektromotoren. Die ersten Lehrlingsgruppen produzieren außerdem aktuell einen eigenen 3D-Drucker.	Laufend	S1-A-10

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf ÖBB Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

Maßnahmen und Ziele im Umgang mit wesentlichen Chancen und Risiken

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern wurden auf Basis der durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse für das Unterthema „Arbeitsbedingungen“ wesentliche Risiken in Bezug auf Fachkräftemangel und Generationenwandel ermittelt, welche ebenfalls im Zusammenhang mit einer wesentlichen Auswirkung (S1-A-6) stehen. Im Folgenden werden dahingehend die Zielsetzungen und Maßnahmen näher erörtert.

Der Fokus des ÖBB Infrastruktur-Konzerns liegt in den nächsten Jahren darauf den weiterhin hohen Personalbedarf zu decken. Um dieser Anforderungen zu bewältigen, wurde im Berichtsjahr 2024 verstärkt auf eine erhöhte Präsenz am Arbeitsmarkt gesetzt. Ziel ist eine optimale Candidate- und Employee-Experience, welche bereits im Rahmen des Recruiting-Prozesses garantiert wird. State-of-the-Art-Recruitingmethoden und -tools in Zusammenarbeit mit externen Stakeholder:innen, eine zielgruppenorientierte Ansprache sowie die Nutzung vielfältiger Employer-Branding-Maßnahmen, um die ÖBB bestmöglich am Arbeitsmarkt positionieren zu können, tragen dazu bei.

Ziel: Time-2-Hire	Time-2Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen) – Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen auf gleichem Niveau halten	Status
Zielumfang	ÖBB Infrastruktur-Konzern	
Methodik	Das Zielniveau für die oben genannte Kennzahl wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the-Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt.	Laufend
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Employer-Branding-Strategie Always on	Die 2023 erstmalig gestartete Kampagne „Always on“ wurde auch 2024 erfolgreich weitergeführt. Präsenz als Arbeitgeber:in erfolgt dabei nicht nur im Rahmen von Werbekampagnen, sondern auch durch Sichtbarkeit an möglichen Kund:innen Touchpoints wie beispielsweise Karrieremessen, Veranstaltungen, Events unterschiedlicher Größenordnung, Schulk Kooperationen, Kooperationen mit dem Arbeitsmarktservice und weiteren Bildungseinrichtungen sowie diverse Hochschulkooperationen.	In Umsetzung
Maßnahme: Jobshop	Der ÖBB Jobshop bietet Bewerber:innen die Möglichkeit sich unkompliziert und ohne Anmeldung über die Karrieremöglichkeiten im ÖBB Konzern zu informieren. Aktuelle Jobprofile vor Ort geben einen Überblick über die vielfältigen Tätigkeitsbereiche und Berufsbilder. Durch den niederschweligen Zugang kann direkt mit Recruiting-Expert:innen der ÖBB Kontakt aufgenommen werden.	In Umsetzung
Maßnahme: Internationales HR Recruiting	Mitarbeiter:innen, erfolgt die Suche nach Potenzialen in speziellen Berufsbildern insbesondere auch auf dem internationalen Arbeitsmarkt. Gezielter Kooperationsaufbau mit Organisationen im In- und Ausland ermöglichen es Stellen international zu besetzen.	Laufend
Maßnahme: Image Kampagne WAS MACHST DU?	Die bereits 2023 gestartete Imagekampagne „UND WAS FÄHRST DU?“, welche das neue Selbstverständnis für klimafreundliche Mobilität in den Mittelpunkt rückt, wurde im nächsten Schritt hinsichtlich Arbeitnehmer:innenansprache weiterentwickelt. Mit der Frage „UND WAS MACHST DU?“ wird die Kampagne zur Ansprache von neuen Mitarbeiter:innen weitergeführt.	Laufend

Im Maßnahmenpaket „Fluktuation“ wurden entsprechende Initiativen etabliert, um eine Reduktion der Fluktuation mit Schwerpunkt-Maßnahmen gegen Frühfluktuation sicherstellen zu können. Unter dem Motto „Bewerben-Bekommen-Behalten“ wurde 2024 ein umfassendes Konzept erarbeitet, um Mitarbeiter:innen über den gesamten Employer-Life-Cycle entsprechend zu begleiten.

Wesentliche, bereits umgesetzte Eckpfeiler sind dabei ein standardisierter Onboarding-Prozess sowie ein effektives konzernweites Onboarding-Programm. Durch die wertorientierten Unternehmenskultur und dem damit verbundenen konzernweiten Führungskräfteentwicklungsprogramm (Leadership-Navigator) werden die definierten Initiativen flächendeckend ausgerollt und laufend kommuniziert.

„Bewerben-Bekommen-Behalten“ ist ein wesentlicher Teil der Schwerpunkte des Jahres 2024 sowie der nächsten folgenden Jahre und auch Teil der Team-Ziel-Dialoge 2024.

Ziel: (Früh-)Fluktuation	Das Ziel bis 2030 ist, dass die Fluktuation <10 % und die Früh-Fluktuation <15 % bleiben.	Status
Zielumfang	ÖBB Infrastruktur-Konzern	
Methodik	Das Zielniveau für die oben genannte Kennzahl 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.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Umsetzung des Maßnahmenpakets Bewerben-Bekommen-Behalten	Im Fokus stehen dabei Maßnahmen entlang des gesamten Employee-Life-Cycle, wie zum Beispiel die Bereitstellung entsprechender Entwicklungsprogramme, Führungskräfteentwicklungstools sowie Maßnahmen im Performance- und Kompetenzmanagement.	In Umsetzung
Maßnahme: Employer Branding	Effiziente Zusammenarbeit mit Stakeholder:innen zur optimierten Zielgruppenansprache bei den Employer-Branding-Maßnahmen über ein Employer-Branding-Dashboard sowie Innovationen: Weiterentwicklung einer innovativen IT-Recruiting-Tool-Landschaft, Intelligente Tool-Lösung: automatisiertes Sourcing und Employer-Branding.	In Umsetzung
Maßnahme: Mitarbeiter:innen werben Mitarbeiter:innen	Weiterer Ausbau des „Jobanbahner:innen-Programms“ mit Fokus auf betriebskritischen Funktionen.	In Umsetzung
Maßnahme: Strukturiertes Pre- und Onboarding	Konzernweite Onboarding Prozesse, Onboarding Days, Buddy Systeme und Einarbeitungs- und Ausbildungspläne. Durch kontinuierliche Begleitung der Führungskräfte im Recruitingprozess wird ein konzernweiter Transformationsprozess begünstigt. Dadurch wird der Generations- und Kulturwandel aktiv mitgestaltet.	In Umsetzung

S1-6 Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

Die folgenden Kennzahlen gelten für den ÖBB Infrastruktur-Konzern:

Mitarbeiter:innen in Köpfen nach Arbeitsvertrag Stichtag 31.12.	2024			2023		
	Frau	Mann	divers	Frau	Mann	divers
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns^{1) 6)}	18.987			18.541		
<i>davon ÖBB Infrastruktur AG</i>	<i>16.837</i>			<i>16.467</i>		
Angestellte	1.652	5.351	0	1.424	4.831	0
<i>davon ÖBB Infrastruktur AG</i>	<i>1.354</i>	<i>4.902</i>	<i>0</i>	<i>1.142</i>	<i>4.421</i>	<i>0</i>
Arbeiter:innen	387	3.907	0	347	3.534	0
<i>davon ÖBB Infrastruktur AG</i>	<i>143</i>	<i>3.408</i>	<i>0</i>	<i>130</i>	<i>3.121</i>	<i>0</i>
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	258	5.796	0	271	6.571	0
<i>davon ÖBB Infrastruktur AG</i>	<i>227</i>	<i>5.167</i>	<i>0</i>	<i>239</i>	<i>5.851</i>	<i>0</i>
Lehrlinge	268	1.368	0	233	1.330	0
<i>davon ÖBB Infrastruktur AG</i>	<i>268</i>	<i>1.368</i>	<i>0</i>	<i>233</i>	<i>1.330</i>	<i>0</i>
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns nach Geschlecht	2.565	16.422	0	2.275	16.266	0
<i>davon befristete Beschäftigte²⁾</i>	<i>27</i>	<i>51</i>	<i>0</i>	<i>115</i>	<i>291</i>	<i>0</i>
<i>davon unbefristete Beschäftigte³⁾</i>	<i>2.538</i>	<i>16.371</i>	<i>0</i>	<i>2.160</i>	<i>15.975</i>	<i>0</i>
Abrufkräfte⁴⁾	0	0	0	0	0	0
Gesamtzahl der Abgänge in Köpfen Fluktuationsrate in Prozent⁵⁾	1.595 8,4 %			1.631 8,8 %		

¹⁾ Summe der befristeten und unbefristeten Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns

²⁾ Als befristete Arbeitsverträge werden vorübergehend Beschäftigte (exkl. Lehrlinge) ausgewertet. Bis zum Jahr 2024 war es üblich, neue Dienstverhältnisse für 6 Monate zu befristen und dann in ein unbefristetes Dienstverhältnis umzuwandeln. Im Jahr 2024 wurde dies umgestellt. Nun werden neue Dienstverhältnisse, wo keine Befristung beabsichtigt ist, sofort unbefristet ausgestellt.

³⁾ Bei den unbefristeten Arbeitsverträgen sind die Lehrlinge inkludiert. Hinweis: Lehrlinge haben einen Ausbildungsvertrag.

⁴⁾ Abrufkräfte gelten als „fallweise Beschäftigte“.

⁵⁾ Die Rate der Austritte wurde auf Basis der Daten zum Stichtag 31.12. wie folgt berechnet: Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB Infrastruktur-Konzern verlassen haben, dividiert durch die Anzahl der Mitarbeiter:innen * 100. Mitarbeiter:innen die den ÖBB Infrastruktur-Konzern verlassen haben beinhalten: sonstige Abgänge (Arbeitnehmer:innen / Arbeitgeber:innen Kündigung, Entlassung, Tod, etc.), Pensionierungen und Ruhestandsversetzungen.

⁶⁾ Diese Zahlen der Mitarbeiter:innen in Köpfen finden sich in Erläuterung 8 zum Konzernabschluss.

S1-8 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Der Prozentsatz der Angestellten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, die unter einen Tarifvertrag fallen, liegt bei 99,8 % (Vj: 99,9 %).

S1-9 Diversitätskennzahlen

**Diversitätskennzahlen ÖBB Infrastruktur-Konzern
Stichtag 31.12.**

	2024			2023		
	Frau	Mann	divers	Frau	Mann	divers
Oberste Führungsebene in Köpfen in % ¹⁾	52 17,0	254 83,0	0 0,0	44 15,0	250 85,0	0 0,0
Mitarbeiter:innen in Köpfen		18.987			18.541	
<i>davon unter 30 Jahre alt</i>		4.917			4.593	
<i>davon 30 bis 50 Jahre alt</i>		6.764			6.300	
<i>davon über 50 Jahre alt</i>		7.306			7.648	

¹⁾ Oberste Führungsebene = 1 oder 2-Ebenen unter Vorstandsmitgliedern / Geschäftsführer:innen (Verwaltungsorganen) und Aufsichtsratsgremium (Aufsichtsorganen).

S1-10 Angemessene Entlohnung

Zur Beurteilung der angemessenen Entlohnung der Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns wurden die in Kapitel S1-1 und S1-4 angeführten Konzepte und Maßnahmen festgelegt, zudem legen nationale Gesetzgebungen die Anforderungen an eine angemessene Entlohnung im Einklang mit den geltenden Referenzwerten fest.

S1-14 Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern wird eine Zertifizierung nach ISO 45001 (Arbeitsschutzmanagementsystem) durchgeführt. Von diesem Managementsystem sind 100 % der Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns abgedeckt.

Gesundheitsschutz und Sicherheit ÖBB Infrastruktur-Konzern	2024	2023
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen ¹⁾	0	1
Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ^{1) 2)}	332	317
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ^{1) 2)}	12,0	11,7
Zahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfolgen infolge von Arbeitsunfällen in Bezug auf die ÖBB Mitarbeiter:innen	7.934	- ³⁾
Arbeitsunfallrate pro 1.000 Mitarbeiter:innen (ASX) ^{4) 5)}	14,4	13,4
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen „anderer Arbeitskräfte“ die an den Standorten des Unternehmens tätig waren.	1	3

¹⁾ Die Kennzahlen für das Berichtsjahr 2024 und 2023 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. Die Veränderung der Quote resultiert aus der Aufnahme neuer Gesellschaften im Jahr 2024. Da diese Gesellschaften höhere Werte aufweisen, hat sich die Gesamtquote entsprechend erhöht.

³⁾ Im Jahr 2023 wurden diesbezüglich noch keine Daten ausgewertet.

⁴⁾ 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).

⁵⁾ ASX findet ausschließlich für die ÖBB Infrastruktur AG Anwendung.

Eine Angabe der Zahl 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. Darüber hinaus hat der Dienstgeber grundsätzlich keine Informationen über die Art der Erkrankung der Mitarbeiter:innen bzw. auch kein Recht auf Diagnoseauskunft, weshalb die ÖBB keine diesbezüglichen Daten angeben können. Im Jahr 2024 wurde jedoch erstmals die Anzahl der Berufskrankheiten erhoben. Dabei wurden für 2024 sieben Fälle (Vj: 3) von durch Lärm verursachter Schwerhörigkeit und ein Fall von Adenokarzinome der Nasenhaupt- und Nasennebenhöhlen verursacht durch Staub von Hartholz gemeldet.

S1-16 Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern sind die Grundgehälter in den Geschlechterkategorien annähernd gleich.

Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung im ÖBB Infrastruktur-Konzern aller Arbeitnehmer:innen beträgt 2024 7,0 (Vj: 7,5).

Vergütungskennzahlen	2024	2023
Männlich in Euro pro Stunde	32,1	31,8
Weiblich in Euro pro Stunde	30,2	29,4
Geschlechterspezifisches Verdienstgefälle (Gender-Pay-Gap) in Prozent	5,9 ¹⁾	7,6 ¹⁾
Verhältnis Vergütung bestverdienende Person zum Median aller Beschäftigten	7,0	7,5

¹⁾ 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. Dieser Umstand und der Generationeneffekt, der sich bemerkbar macht, sorgen dafür, dass die Bruttostundenverdienste nicht direkt in derselben Höhe steigen wie, die KV-Valorisierungen.

Der Gender-Pay-Gap ÖBB Infrastruktur-Konzern wird wie folgt berechnet: Die Grundbezüge werden mit den Nebenbezügen gemäß Einkommensbericht (Überstundenzahlungen, Zulagen, Sachbezüge, etc.) der Mitarbeiter:innen summiert und durch die Summe der Pflichtleistungen und Mehr- / Minderleistungen dividiert. Die Pflichtleistung (Arbeitsstunden) für ein Jahr ist die Summe der Arbeitsstunden, die im Jahr unabhängig von Urlaubsanspruch / Krankenstand zu leisten sind. Anschließend wird der durchschnittliche Bruttostundenverdienst weiblicher Beschäftigter von jenem der männlichen Beschäftigten subtrahiert und durch den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst männlicher Beschäftigten dividiert und mit 100 multipliziert, um den Prozentsatz des Gender-Pay-Gap zu erhalten.

Die Medianberechnung ÖBB Infrastruktur-Konzern wird wie folgt berechnet: Konsolidierung der Einkommensberichte (Summe von Grundgehalt und den definierten Nebenbezügen). Im Nachgang wird der Median der konsolidierten Einkommensberichte mit dem Entgelt der meistverdienenden Person im ÖBB Infrastruktur-Konzern ins Verhältnis gesetzt. Das Entgelt der meistverdienenden Person ergibt sich aus dem Corporate-Governance-Bericht für das jeweilige Geschäftsjahr.

S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Die Gesamtanzahl der Fälle zu Diskriminierung einschließlich Belästigung, die von den Gleichbehandlungsbeauftragten bearbeitet werden, beträgt für den ÖBB Infrastruktur-Konzern 22.

Die Gesamtanzahl der Beschwerden, die über die unterschiedlichsten Kanäle (z. B. Gleichbehandlungsbeauftragte, Whistleblower:innen-Tool, psychologische Helpline, etc.) erfolgen, kann auf Basis der diversen Beschwerdekanaäle nicht erfasst werden.

Im Berichtszeitraum ist es zu keinen wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit beschriebenen arbeitsbezogenen Vorfällen und Beschwerden gekommen.

Im Berichtszeitraum gab es keine schwerwiegenden Vorfälle und keine wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen innerhalb der Arbeitskräfte des Unternehmens hinsichtlich Menschenrechte. Weiterführende Informationen zum Umgang des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zum Thema Menschenrechte finden sich in Unterkapitel ESRS 2 GOV-4.

S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

S2 Übersicht

Im Folgenden befindet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
	S2-A-1	Verletzungen der Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette aufgrund der Nichteinhaltung des Verhaltenskodex für Lieferanten (potenziell)	Negativ	Langfristig	– Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wird in Unterkapitel ESR 2 SBM-2 dargestellt.

SBM-3 Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wird in Unterkapitel ESR 2 IRO-1 beschrieben. Mit besonderem Augenmerk auf die Arbeitnehmer:innen der Wertschöpfungskette kann festgehalten werden, dass bei der Einbindung externer Stakeholder:innen besondere Sorgfalt darauf gelegt wurde, jene miteinzubeziehen, welche aufgrund ihrer Tätigkeiten in der Wertschöpfungskette von besonderer Relevanz für den ÖBB Infrastruktur-Konzern sind. Dies wurde vorgenommen, indem jene Branchen genauer betrachtet wurden, in denen aufgrund der eigenen Geschäftstätigkeit der ÖBB Infrastruktur AG, als auch durch das grundsätzliche Branchenrisiko gemäß UN Global Compact⁴⁴ ein stärkeres Potenzial gegeben ist. Es wurden daher im Zuge dessen zur aktuellen Zeit die bestmöglichen Anstrengungen unternommen möglichst repräsentativ Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette, welche wesentlich beeinflusst werden durch den ÖBB Infrastruktur-Konzern in der eigenen Geschäftstätigkeit, als auch der Wertschöpfungskette durch bezogene Produkte und Dienstleistungen, als auch die Beziehungen zu Lieferanten, zu betrachten. Die potenziell wesentlich betroffenen Arbeitnehmer:innen in der Wertschöpfungskette arbeiten dabei vor allem im Baugewerbe, welches auf Basis von Baudienstleistungen abgewickelt wird. Diese Baudienstleistungen bedingen, dass die Arbeitskräfte bei ausführenden Unternehmen angestellt sind und die Aufträge des ÖBB Infrastruktur-Konzerns umsetzen. Aufgrund wesentlicher Tätigkeiten im Bau und der Instandhaltung von Infrastruktur sind auch jene Arbeitskräfte betroffen, welche in der weiter vorgelagerten Wertschöpfungskette (keine direkten Lieferanten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns) im Bereich der Metallverarbeitung und Gewinnung sowie weiterer mineralischer und nicht mineralischer Baustoffe tätig sind. Auf diese wurde indirekt durch die Einbeziehung wesentlicher Lieferanten und deren Vertreter:innen Bezug genommen. Bei der Einbindung externer Stakeholder:innen wurde auch auf nachgelagerte Nutzer:innen der zur Verfügung gestellten Dienstleistung Rücksicht genommen. Bei der Stakeholder:inneneinbindung wurden auch weitere Beteiligungen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und damit deren Arbeitskräfte berücksichtigt. Darüber hinaus gibt es keine gesonderte Betrachtung besonders vulnerabler Gruppen basierend auf personenbezogenen Kriterien wie Alter oder Geschlecht. Die identifizierte potenzielle Auswirkung steht aufgrund der Beschaffungsschwerpunkte des ÖBB Infrastruktur-Konzerns in Zusammenhang mit dem Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft. Dies ist dadurch gegeben, dass der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und der erneuerbaren Energien ein Teil der nachhaltigen Mobilitätsbereitstellung ist, welche jedoch auch in Abhängigkeit zu den darin enthaltenen Rohstoffen steht. Diese Lieferketten stellen eine erhöhte Gefährdung für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette dar, welche aufgrund der Beschaffungsbeziehungen bestehen, wobei keine systemischen Umstände oder individuelle Vorfälle die dem ÖBB Infrastruktur-Konzern zugetragen wurden, dies bedingen. Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden keine wesentlichen positiven Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifiziert.

Bei der Identifikation der wichtigsten Arten der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wurden, neben der Herangehensweise zur Ermittlung der wesentlichen Chancen, Risiken und Auswirkungen (siehe Unterkapitel ESR 2 IRO-1) vor allem auch die wesentlichen Ressourcenzuflüsse (siehe Unterkapitel E5-4) der Geschäftstätigkeit mit in die Betrachtung aufgenommen. Dies ist bedingt durch das wesentliche Beschaffungsvolumen und die Aktivitäten in der Branche, wie bereits im vorhergehenden Absatz beschrieben. Auf Basis der wesentlichen Auswirkung wurde nicht identifiziert, dass Arbeitskräfte mit besonderen Merkmalen vorrangig betroffen sind. Um darüber hinaus ein weiterführendes, tieferes Verständnis dafür zu entwickeln, welche Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette potenziell von negativen Auswirkungen betroffen sind oder sein könnten, wird im kommenden Berichtsjahr mithilfe von Stakeholder:innen-Round-Tables konkretisiert. Im Rahmen dieser wird unter anderem auch diskutiert, in welchem Maße Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen oder Arbeitskräfte in einem bestimmten Arbeitskontext stärker von wesentlichen Risiken betroffen sein könnten. Auch wenn diese Arbeitskräfte eine besondere Wichtigkeit innerhalb der Wertschöpfungskette der ÖBB Infrastruktur haben, wurden, ebenfalls im Zuge der Ermittlung der Wesentlichkeit, andere Stakeholder:innengruppen miteinbezogen, weswegen sich die identifizierte Auswirkung auf alle Arbeitskräfte erstreckt.

⁴⁴ <https://unglobalcompact.org/>.

S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Die folgenden Konzepte spielen für den ÖBB Infrastruktur-Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften der Wertschöpfungskette [S2-A-1] eine entscheidende Rolle:

Nr.	Konzepte	Beschreibung
S2-K-1	Allgemeine Geschäftsbedingungen bei Lieferanten Beziehungen ^{*)}	<p>Die allgemeinen Geschäftsbedingungen, welche ein Teil der Verträge zwischen Lieferanten und ÖBB Infrastruktur-Konzern darstellen, enthalten bereits einige Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit wie beispielsweise die Bereitstellung von nachhaltigkeitsrelevanten Daten oder weiterführenden Informationen. Diese umfassen, je nach Vertragsgegenstand, auch Anforderungen an die Produktsicherheit, welche sowohl für die Arbeitskräfte innerhalb des Unternehmens als auch in der Wertschöpfungskette wichtig sind, sowie Sozialstandards und Sozialverantwortlichkeit. Dies wird durch die Perspektive des Datenschutzes und der Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping weiter unterstützt. Der Arbeitnehmer:innenschutz wird weiters durch eine verpflichtende Einhaltung der Arbeitsrechte und Schutzvorschriften forciert, sowie eine verpflichtende Einhaltung diese auch durch potenzielle Subunternehmern und Lieferanten.</p> <p>Der Anwendungsbereich bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, wo die AGBs als Vertragsgrundlage Anwendung finden. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit dem strategischen Konzerneinkauf der ÖBB Holding AG, wobei die Verantwortung durch einen Vorstandbeschluss gegeben ist. Wo es relevant ist, werden Aspekte der Inklusion, vor allem die Barrierefreiheit, eingefordert, darüber hinaus besteht keine weitere Detaillierung für spezifischen Gruppen von Arbeitskräften.</p>
S2-K-2	Supplier Code of Conduct ^{*)}	<p>Der Supplier Code of Conduct enthält allgemeine Ausführungen zur Partnerschaft mit Lieferanten und beschreibt, welche Anforderungen der ÖBB Konzern an das Geschäftsgebaren seiner Lieferanten stellt. Er gilt analog für den ÖBB Infrastruktur-Konzern und wird von diesem übernommen. Er adressiert unter anderem die folgenden Nachhaltigkeitsaspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Korruption – Datenschutz und geistige Schutzrechte – Außenwirtschaftliche Beschränkungen – Menschenrechte – Diversität und Gleichbehandlung – Verbot von Zwangsarbeit, moderner Sklaverei, Kinderarbeit und Menschenhandel – Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz – Arbeitszeit und Leistungsvergütung – Vereinigungsfreiheit (Kollektivverhandlungen) <p>Der ÖBB Konzern sieht sich als integraler Bestandteil einer internationalen Wertschöpfungskette und erwartet von seinen Lieferanten, dass diese die Einhaltung der in diesem Verhaltenskodex angeführten Verhaltensprinzipien, auch wie im Verhaltenskodex festgelegt, an alle weiteren Akteur:innen in ihrer Lieferkette weitergeben. Der Anwendungsbereich ist die vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette, aller Lieferanten des ÖBB Konzerns und damit auch des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit dem strategischen Konzerneinkauf der ÖBB Holding AG, wobei die Verantwortung durch einen Vorstandbeschluss gegeben ist. Der Supplier Code of Conduct 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, religiöser Überzeugung und Weltanschauung, körperlicher oder geistiger Behinderung, Familienstand oder Schwangerschaft und Mitgliedschaft in Arbeitnehmer:innenorganisationen einschließlich Gewerkschaften.</p>

<p>S2-K-3 Handlungsanleitung nachhaltige Beschaffung^{*)}</p>	<p>Die Handlungsanleitung nachhaltige Beschaffung hält die Grundsätze für Nachhaltigkeit im Einkauf der ÖBB fest. Sie richtet sich an die strategische Einkäufer:innen (Lead-Buyer) der ÖBB und thematisiert die folgenden Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung der Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette – Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen <p>Der Anwendungsbereich bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, in die die Einkäufer:innen der ÖBB-Infrastruktur AG eingebunden sind. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Jurist:innen, wobei die Freigabe durch den Chief Procurement Officer erfolgt. Es werden keine spezifischen Gruppen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette adressiert.</p>
<p>S2-K-4 Toolbox nachhaltige Beschaffung</p>	<p>Die „Toolbox nachhaltige Beschaffung“ beinhaltet eine kontinuierlich aktualisierte Sammlung von vergaberechtlich geprüften Ausschreibungskriterien, mit denen Nachhaltigkeitsaspekte in Ausschreibungen berücksichtigt werden können. Sie beinhaltet unter anderem folgende mögliche Kriterien im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Soziale Nachhaltigkeitsiegel – Erhöhung der Arbeitssicherheit – Gleichberechtigung (Diversität) <p>Der Anwendungsbereich bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, wo immer Kriterien im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Anwendung finden. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Fachexpert:innen, wobei die Verantwortung durch den Chief Procurement Officer getragen wird. Die Toolbox nachhaltige Beschaffung beinhaltet Ausschreibungskriterien für Barrierefreiheit, der Beschäftigung älterer Arbeitnehmer:innen, Einsatz von Lehrlingen, Gender- und Diversity sowie soziale Verantwortung.</p>

^{*)} Strategien werden vom Vorstand des ÖBB Konzerns beschlossen und finden daher auch Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB Konzern und damit auch der ÖBB Infrastruktur-Konzern nimmt seine unternehmerische Verantwortung im Zusammenhang mit den Menschenrechten an und erwartet von seinen Lieferanten dies in gleicher Weise zu tun. 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 internationalen Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Der ÖBB Infrastruktur-Konzern erwartet dieses Bekenntnis zu den Menschenrechten und zur Einhaltung der internationalen Arbeitsnormen auch von seinen Lieferanten. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern fordert von seinen Lieferanten daher, dass diese ihre Mitarbeiter:innen jederzeit mit Würde und Respekt behandeln und dabei die international anerkannten Menschenrechte wahren. Die Themen „Moderne Sklaverei“, „Zwangsarbeit“, „Kinderarbeit“, „Menschenhandel“ sowie die „Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit von Mitarbeiter:innen“ werden ebenfalls im Supplier Code of Conduct (Verhaltenskodex für Lieferanten) des ÖBB Konzerns mit Gültigkeit im ÖBB Infrastruktur-Konzern adressiert. Darüber hinaus wird bei relevanten Lieferanten eine externe Nachhaltigkeitsbeurteilung eingefordert, welche auch die Themen „Menschenrechte“ sowie das „Management der Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ umfasst, um etwaige Schwachstellen aufzuzeigen. Die ÖBB nutzen außerdem ein externes Tool zur Nachhaltigkeitsbeurteilung, welche eine kontinuierliche Beobachtung der Medienberichterstattung rund um Verletzungen von Nachhaltigkeitsanforderungen beinhaltet. Onsite-Audits werden fallweise direkt von den Teilkonzernen des ÖBB Konzerns durchgeführt. Des Weiteren werden mögliche Verstöße oder Verdachtsmomente in der Wertschöpfungskette direkt bei den ÖBB gemeldet.

Die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben dabei mehrere Kontaktpunkte zur ÖBB, wie beispielsweise direkte Beziehungen zu den Einkäufer:innen, Projektmitarbeiter:innen oder Bedarfsträger:innen. Für eine detaillierte Ausführung der Kommunikationskanäle für Verdachtsmomente sei auf das nachfolgende Unterkapitel S2-2 verwiesen. Darüber hinaus werden Arbeitnehmer:innenvertreter beigezogen, beispielsweise für die Analyse wesentlicher Risiken in der Wertschöpfungskette. Bei relevanten Vergaben wird die Gewerkschaft und weitere Sozialpartner:innen wie zum Beispiel Vertreter:innen für Menschen mit Behinderung zur entsprechenden Berücksichtigung von Bedürfnissen besonders vulnerabler Gruppen in die Definition und Bewertung von Leistungen miteinbezogen. Bei potenziellen Verstößen gegen Sorgfaltspflichten durch Unternehmen in der Wertschöpfungskette richtet sich die Art der Reaktion nach der Art des Verstoßes. Die ÖBB hat in ihrem Verhaltenskodex für Lieferanten umfangreiche Sorgfaltspflichten normiert. Verstöße eines Lieferanten gegen diesen Verhaltenskodex stellen in der Regel eine Vertragsverletzung dar, die je nach Schwere bis hin zur Vertragsbeendigung führen kann.

Im Berichtsjahr hat es über keinen der beschriebenen Wege Meldungen im Zusammenhang mit Menschenrechtsverstößen beim ÖBB Infrastruktur-Konzern gegeben.

S2-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Der ÖBB Konzern verfolgt verschiedene Ansätze zum Einbezug der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Die Perspektiven von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sind die Basis für die künftigen Zielsetzungen sowie die Erfolgskontrolle der ÖBB zur Förderung der Menschenrechte in der Wertschöpfungskette. Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden offizielle Vertreter:innen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette eingebunden, welche Grundlage für die Gewichtung der Wesentlichkeit darstellt. Sie wurden unter anderem auch nach Risiken für vulnerable Gruppen befragt. Um nähere Auskünfte zu erhalten, sind weitere Stakeholder:innen-Round-Tables im kommenden Berichtsjahr geplant. Die Wesentlichkeitsanalyse wird künftig regelmäßig aktualisiert. Darüber hinaus gibt es verschiedene Plattformen aus dem Eisenbahnsektor, in welchen sowohl Branchenvertretungen als auch direkte Unternehmensvertreter:innen teilnehmen, um Erfahrungen auszutauschen und an Vorschlägen und Empfehlungen zur Förderung der Nachhaltigkeit und der Reduktion von Risiken zu arbeiten. Dieser laufende Austausch findet für beteiligte Branchenvertreter:innen je nach Initiative wöchentlich, monatlich oder quartalsweise statt. Einige der bestehenden Plattformen sind die Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), sowie der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Railsponsible Initiative, die SRI sowie über den Bahnsektor hinaus gehende bautechnische Initiativen wie die österreichische Bautechnikvereinigung, welche sich u. a. auch mit sozialer Nachhaltigkeit im Baugeschehen und deren Verbesserung befassen.

Derzeit wird die Stakeholder:inneneinbindung dezentral nach Verantwortungsbereich organisiert. Die ÖBB werden in den kommenden Jahren an einer weiteren Harmonisierung und Klärung der Prozesse und Verantwortlichkeiten arbeiten. Eine Erfolgskontrolle wird zukünftig basierend auf den Ergebnissen der weiteren Stakeholder:innen-Round-Tables und den daraus resultierenden Erkenntnissen erarbeitet.

Aufbauend auf den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sollen, gesteuert durch den ÖBB Konzern unter Mitwirken des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, die Sichtweisen der Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette verstärkt aufgegriffen und gesamtheitlich zusammen geführt werden, damit der Umgang mit der identifizierten potenziellen Auswirkung [S2-A-1] weiter verbessert werden kann. Dies umfasst auch die besonders vulnerablen Arbeitskräfte. Darauf aufbauend wurden auch die Zielsetzungen zur Verbesserung der Hintergrundinformationen und der Einblicke in die Wertschöpfungskette abgeleitet, welche in den kommenden Jahren zur Weiterentwicklung beitragen sollen. Details dazu können aus dem Kapitel der Zielsetzungen entnommen werden (siehe Unterkapitel S2-4 bzw. S2-5).

S2-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Als Kommunikationskanäle für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette für Beschwerden und Bedürfnisse dienen neben dem persönlichen Kontakt Kanäle der Kommunikationsabteilung, welche über einen hohen öffentlichen Bekanntheitsgrad verfügen, Kanäle des direkten Bedarfsträgers und des Einkaufs, die in erster Linie bei einer bestehenden Zusammenarbeit genutzt werden, sowie für einen Teil der Themen das ÖBB Whistleblower:innen-System. Durch die genannte Vielfalt der Kanäle wird eine breite Verfügbarkeit und niederschwellige Möglichkeit zur Meldung von Vorfällen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette oder durch Interessensvertretungen ermöglicht. Das ÖBB Whistleblower:innen-System verfügt über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen. Der Schutz von Einzelpersonen und deren Anonymität im Meldeverfahren wird im Unterkapitel G1-1 beschrieben. Derzeit arbeitet der ÖBB Konzern an der konzernweiten Harmonisierung der Kommunikationskanäle, in dem ein Konzept zur Bekanntmachung des Kanals für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette erarbeitet wird.

Für den Umgang mit Meldungen innerhalb des ÖBB Whistleblower:innen-Systems wird der in Unterkapitel G1-1 beschriebene Prozess zum Einsatz gebracht. Verstöße eines Lieferanten gegen den Verhaltenskodex beziehungsweise die allgemeinen Geschäftsbedingungen stellen in der Regel eine Vertragsverletzung dar, die je nach Schwere bis hin zur Vertragsbeendigung führen kann. Der ÖBB Konzern arbeitet fortlaufend an einer Weiterentwicklung der Prozesse. Im Jahr 2024 wurden keine die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betreffenden Meldungen abgegeben, weshalb keine Abhilfemaßnahmen geplant oder durchgeführt werden mussten.

S2-4 S2-5 Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Stakeholder:innen-Round-Tables im ÖBB Konzern	2025	10	Personen	2024	5	5	S2-K-3	S2-A-1
Weiterentwicklung der Risikoanalyse des ÖBB Konzerns	2026	n.A.	n.A.	n.A.	n.A.	n.A.	S2-K-3	S2-A-1

Der Ansatz zur Ableitung von Maßnahmen in Bezug auf die potenzielle negative Auswirkung spiegelt sich in den eigenen Einkaufspraktiken und der Weiterführung beziehungsweise dem verstärkten Aufbau und der Beteiligung an Brancheninitiativen und Vereinigungen zum Thema „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ wider. Es wurden dem ÖBB Infrastruktur-Konzern im vergangenen Geschäftsjahr keine Vorkommnisse im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der Wertschöpfungskette gemeldet.

Im folgenden Abschnitt werden Informationen zu Zielen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gegeben. Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. **Rote Farbe** bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahme in Verzug ist.

Ziel: Stakeholder:innen-Round-Tables im ÖBB Konzern	Im Jahr 2025 sollen verstärkt Stakeholder:innendialoge geführt werden, damit ein genauerer Einblick in die als wesentlich identifizierte Auswirkung und die nachgelagerten Konsequenzen gewonnen und so potenzielle weitere Maßnahmen abgeleitet werden können.	Status
Zielumfang	Der Zielumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Da basierend auf der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ein Verstoß gegen den Lieferantenkodex als potenzielle Auswirkung identifiziert wurde, soll im kommenden Geschäftsjahr 2025 genauer auf die Hintergründe eingegangen werden. Dazu werden auch verstärkt die Ergebnisse anderer ESR-Standards, wie beispielsweise die Ressourcenzuflüsse unter E5-4 betrachtet, um sicherzustellen dass wichtige Lieferanten mit großen Massenzuflüssen und deren Branchen betrachtet werden. Durch die Ausweitung der Stakeholder:inneninterviews soll ein besserer Einblick in potenzieller Weise nachgelagerte Konsequenzen für Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette sowie notwendige Maßnahmen abgeleitet werden.	In Umsetzung
Methodik	Die Zielerarbeitung erfolgte auf Basis der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie nachgelagerten Stakeholder:innenbefragungen des ÖBB Konzerns, mit Gültigkeit für den ÖBB Infrastruktur-Konzern, in Form von Austauschrunden (Round-Tables). Die Festlegung der Ziele wurde jedoch nicht direkt mit diesen erarbeitet. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring gemäß ESR 2 MDR-T (siehe Status). 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 Interessensvertreter:innen ein.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Veränderungen zu den Vorjahren vor, da es sich um ein neues Ziel gemäß ESR handelt.	
Maßnahme: Projekt zum Erfahrungsaustausch Menschenrechte in der Wertschöpfungskette	Im Rahmen der Arbeitsgruppe nachhaltige Beschaffung der European Railways Purchasing Conference (ERPC) organisierten die ÖBB mehrere Erfahrungsaustauschtermine zu Ausschreibungskriterien für die Berücksichtigung der Menschenrechte. Dabei wurden Warengruppen wie Solaranlagen, Schienen, Zement und Stahl diskutiert. Der Erfahrungsaustausch soll in diesem Bereich im Jahr 2025 weiter fortgesetzt, um das Wissen ähnlicher Unternehmen zu nutzen. Dies lieferte zusätzliche Einblicke, wie potenzielle negative Auswirkungen reduziert und positive Auswirkungen gefördert werden können. 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 wesentlichen negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.	In Umsetzung
Maßnahme: Projekt zur Erhöhung der Transparenz in der Wertschöpfungskette	Innerhalb der Nachhaltigkeitsinitiative Railsponsible wird derzeit 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 erhöhen. Das Projekt wird im Jahr 2025 weiter fortgesetzt. Dies soll 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.	In Umsetzung

Ziel: Weiterentwicklung Risikoanalyse	Bis 2026 soll die Risikoanalyse des ÖBB Konzerns weiterentwickelt werden, um quantitative Daten als Maßnahmenbasis liefern zu können.	Status
Zielumfang	Der Zielumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette im Sinne von Vertragspartner:innen. Die bereits erarbeitete Risikoanalyse von Lieferanten basierend auf zugrundeliegenden Branchen und deren Risikoeinschätzungen gemäß externer Quellen wie des UN-Global Compacts, soll basierend auf den ersten erfassten Ergebnissen weiterentwickelt und nachgeschärft werden, damit eine Priorisierung möglich wird. Informationen zum 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 und die Daten werden über den Beschaffungsprozess erhoben. Auf Basis erster Ergebnisse sollen Verbesserungen vorgenommen werden, um in weiterer Folge basierend auf getätigten Beschaffungen verstärkt auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte in den Beschaffungsbedingungen eingehen zu können.	In Umsetzung
Methodik	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. Auf Basis erster Ergebnisse sollen Verbesserungen vorgenommen werden, um in weiterer Folge basierend auf getätigten Beschaffungen verstärkt auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte in den Beschaffungsbedingungen eingehen zu können. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring gemäß ESRS S2 MDR-T (siehe Status). 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.	
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Veränderungen zu den Vorjahren vor, da es sich um ein neues Ziel gemäß ESRS handelt.	
Maßnahme: Einsatz gleichwertiger Nachhaltigkeitsbeurteilungen	Zur Erhöhung der Transparenz und Qualität in Bezug auf externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen, werden unterschiedliche Anbieter auf Gleichwertigkeit geprüft und gegenüber den Lieferanten bis Q4 2025 kommuniziert. Dies stellt sicher, dass die potenziellen Risiken der Wertschöpfungskette und die damit verbundene wesentliche potenzielle Auswirkungen einer Nichteinhaltung des Lieferantenkodex, bereits realitätsgetreu durch Zertifizierung abgebildet sind und für die Unternehmen Ansätze zur Verbesserung abgeleitet werden können. Der Betrachtungsrahmen entspricht den am Markt verfügbaren und gängigen Zertifizierungen. Mit dieser Maßnahme werden die eigenen Praktiken im Bereich der Beschaffung und der Datennutzung verbessert, um wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.	In Umsetzung
Maßnahme: Implementierung eines IT-Systems zur Sammlung von Nachhaltigkeitsinformationen	Derzeit befindet sich ein neues IT-System in Umsetzung, in welchem Nachhaltigkeitsinformationen auf Unternehmens- und Produktebene gesammelt werden können. Die ersten Anwendungen der Plattform sollen in den kommenden Jahren jedoch spätestens bis 2027 erfolgen und in weiterer Folge ausgerollt werden. Dies erhöht zukünftig die Transparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und optimiert das Risikomanagement. Es stellt die Datenerfassungs- und Managementbasis für die Zielsetzung dar, die dazu beitragen soll die potenzielle Auswirkung klarer abzubilden und ggf. zu minimieren. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Lieferanten und die mit diesen im Zusammenhang stehenden Beschaffungen.	In Umsetzung
Maßnahme: Schulung der Einkäufer:innen	Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns werden regelmäßig (mindestens jährlich) im Einsatz von Nachhaltigkeitsaspekten geschult. Zusätzlich stehen mehrere Unterlagen zur Verfügung, die wichtige Informationen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beinhalten (z. B. Handlungsanleitung, Handbücher). Dadurch kann die potenzielle Auswirkung weiter reduziert werden, da neben dem Lieferantenkodex weiterführende Vertragsbestandteile Anwendung finden können. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Einkäufer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	In Umsetzung

Neben den Maßnahmen, die unter anderem einer konkreten Zielsetzung zugeordnet werden können, leisten der ÖBB Konzern und der ÖBB Infrastruktur-Konzern einen Beitrag durch Maßnahmen die sich positiv auf die Wertschöpfungskette und die wesentliche Auswirkung (S2-A-1) auswirken. Diese Maßnahmen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Überblick über Maßnahmen für Menschenrechte in der Wertschöpfungskette ohne Zugehörigkeit zu einer Zielsetzung aber im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette			Status
Weiterentwicklung Team „Nachhaltige Beschaffung“	Zur Koordination von Nachhaltigkeit im Einkauf wurde im Jahr 2023 das Team „Nachhaltige Beschaffung“ ins Leben gerufen, welches Maßnahmen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten und teilweise nachgelagerten Wertschöpfungskette entwickelt, koordiniert und kontrolliert. Angepasst an die neuen Gesetzgebungen und die zu bewältigenden Aufgaben wird das Team und deren Kompetenz laufend weiterentwickelt.		Laufend
Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen für relevante Lieferanten	Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen umfassen das Thema Menschenrechte sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette und zeigen etwaige Schwachstellen auf. Bei relevanten Lieferanten z. B. aufgrund der Branche, der Auftragshöhe oder ähnlich gelagerten Umständen werden externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen eingefordert. Diese können bei Bedarf mit On-Site-Audits und erweiterten Maßnahmen durchgeführt werden.		Laufend
Einsatz von sozialen Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen	Bei relevanten Ausschreibungen werden soziale Ausschreibungskriterien eingesetzt z. B. Produktzertifikate, um soziale Standards für Ausschreibungen einzufordern. Diese können in Zusammenhang mit anderen Aspekten der Branchenbewertung, Risikoeinstufungen oder Beschaffungsvolumen bezogen gesetzt werden.		Laufend
Projekt zur Erhöhung der Nachhaltigkeitsperformance bei Zulieferbetrieben	Die Sustainable Rail Initiative (SRI), bei der die ÖBB ebenfalls Mitglied sind, plant derzeit ein Projekt zur Erhöhung der Nachhaltigkeitsperformance bei Zulieferbetrieben.		Geplant

Die Wirksamkeit der Maßnahmen kann durch die Anzahl der Meldungen über die Kommunikationskanäle, welche in vorgehenden Kapiteln beschrieben wurden, erfasst und überwacht werden. Anlassbezogen werden im konzernalen Verbund notwendige Ressourcen zur Implementierung von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde das Team nachhaltige Beschaffung implementiert, welches die Entwicklung und Steuerung von Maßnahmen zur erfolgreichen Umsetzung von Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette inne hat. Die Aufwände für finanzielle Mittel teilen sich auf mehrere Maßnahmen auf und betragen rd. 2,0 Mio. EUR.

S3 Betroffene Gemeinschaften

S3 Übersicht

Im Folgenden befindet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
	S3-A-1	Emissionen durch Schall und Erschütterungen während des Baus und Betriebs von Infrastrukturanlagen beeinträchtigen die Umwelt (Mensch und Tier).	Negativ	Kurzfristig	– Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
	S3-F-1	Rechtsbescheide durch Anstieg von Beschwerden oder verschärfte Auflagen führen zu erhöhten Kosten und Reputationsschäden.	Risiko	Mittelfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte betroffener Gemeinschaften wird in Kapitel ESRS 2 SBM-2 dargestellt.

SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Emission von Schall aufgrund des Eisenbahnbetriebs folgt physikalischen Gesetzmäßigkeiten, die sich nicht außer Kraft setzen lassen. Der von Zügen abgestrahlte Schall breitet sich in der Atmosphäre aus und wird in der Umwelt als Immission wahrgenommen, wobei Anrainer:innen in besonderem Maße betroffen sind. Daher werden Anrainer:innen der Schienenverkehrsinfrastruktur als betroffene Gemeinschaften definiert. Die wesentliche negative Auswirkung ist in der Tabelle im Unterkapitel S3 „Übersicht“ dargestellt.

Rechtsbescheide durch Anstieg von Beschwerden oder verschärfte Auflagen können zu erhöhten Kosten und Reputationschäden führen. Grundlage für allfällige Verschärfungen gesetzlicher Anforderungen sind Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die WHO fasste im Jahre 2009 die verfügbaren wissenschaftlichen Untersuchungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen nächtlicher Lärmbelastung in Europa zusammen (Night noise guidelines [NNG] for Europe) und leitet daraus mittel- und langfristige Empfehlungen ab. Diese Empfehlungen umfassen:

- als langfristiges Ziel den Richtwert für den Nachtlärmindex $L_{\text{night, outside}}$ von 40 dB zu setzen, und
- als mittelfristiges Zwischenziel einen Nachtlärmindex $L_{\text{night, outside}}$ von 55 dB zu setzen, da gemäß NNG die Senkung auf 40 dB in kürzerer Zeit realistisch nicht erreichbar ist.

Der ermittelte Wert des Nachtlärmindex von 40 dB wird als jener untere Grenzwert angesehen, der den Schutz empfindlicher Gruppen (etwa Kinder, chronisch Kranke und ältere Menschen) vor den negativen Wirkungen gewährleistet. Die im Herbst 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, um „schädliche gesundheitliche Auswirkungen“ zu verhindern. Für die nächtliche Lärmbelastung wird ein Nachtlärmindex $L_{\text{night, outside}}$ von weniger als 44 dB zur Vermeidung von „negativen Auswirkungen auf den Schlaf“ empfohlen. Während in der Studie die Qualität der Nachweise im Fall des Schienenverkehrslärms als niedrige bis mäßige Qualität klassifiziert wurden, erfolgte die Einstufung des Empfehlungsgrades als „stark“. Diese Empfehlungswerte basieren auf ausschließlich medizinischen Grundlagen, während bei der Grenzwert-Gesetzgebung allgemeine Rahmenbedingungen, wie z. B. volkswirtschaftliche, ebenfalls Berücksichtigung finden. Diese Quellen unterstützen den ÖBB Infrastruktur-Konzern dabei, ein besseres Verständnis zu entwickeln, dass betroffene Gemeinschaften mit bestimmten Merkmalen stärker gefährdet sein könnten. Risiken, die sich für die ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit Schallemissionen ergeben, betreffen keine bestimmte Gruppe innerhalb der betroffenen Gemeinschaften, sondern alle Anrainer:innen.

S3-1 Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Das folgende Konzept spielt für die ÖBB Infrastruktur AG in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle:

Nr.	Konzept	Beschreibung
S3-K-1	Aktionsplan „Umgebungs­lärm 2024“ ⁴⁵	<p>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. Das Ziel des Aktionsplan Umgebungs­lärm ist, die negativen Auswirkungen auf Anrainer:innen durch Schallemissionen zu reduzieren. Der Aktionsplanung umfasst Maßnahmen im Bereich der Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken, Reinvestition von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken, „leise“ Güterwagen, Bahnlärmforschung sowie das Monitoring an der Lärmmessstelle Lind ob Velden.</p> <p>Anwendungsbereich: Alle 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.</p> <p>Verantwortung: Der Aktionsplan „Umgebungs­lärm“ ist ein strategisches Instrument der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, gegenüber der Europäischen Kommission und stellt eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die Teil-Aktionspläne, 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.</p>

Die wichtigsten Inhalte des Aktionsplans Umgebungs­lärm 2024 (TSI-Noise, Environmental Noise Directive und Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung) werden in den folgenden Absätzen genauer erläutert.

Die TSI-Noise (EU-Verordnung Nr. 1304 / 2014) gilt als Teil der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Eisenbahn per Verordnung der europäischen Union als Rechtsnorm. In der TSI-Noise wird das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ behandelt und ist zwingend für die Zulassung von neuen Schienenfahrzeugen anzuwenden. Darin werden maximal zulässige Grenzwerte für das Standgeräusch, Anfahrgeräusch, Vorbeifahrgeräusch und Innengeräusch im Führerstand vorgegeben. Mit der Überarbeitung im Jahr 2019 ist das Konzept der „quieter routes“ (Streckenabschnitte mit mehr als zwölf Güterzügen im Nachtzeitraum) umgesetzt, auf denen ab 08.12.2024 entsprechend den Vorgaben nur noch „leise“ Güterwagen eingesetzt werden dürfen. „Leise“ Güterwagen sind entweder neu zugelassene Güterwagen oder mit „leisen“ Bremssohlen umgerüstete Bestands­güterwagen. Für die Identifikation der „quieter routes“ ist der Mitgliedsstaat zuständig und muss diese alle fünf Jahre aktualisieren.

Die END (Environmental Noise Directive, Europäische Umgebungs­lärm­richtlinie 2002 / 49 / EG) umfasst die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs­lärm im Gebiet der Europäischen Union und stellt den Rahmen dar, welcher in das jeweilige nationale Recht übernommen werden muss. Die Umgebungs­lärm­richtlinie beinhaltet als Anhang I die Definition der Lärmindizes (L_{DEN} und L_{Night}), als Anhang II die gemeinsamen EU-Methoden zur Berechnung des Umgebungs­lärms mittels Lärmindizes und als Anhang III die Methoden zur Berechnung der Gesundheitsbelastung, welche durch bestimmte Lärmindizes-Klassen verursacht wird.

⁴⁵ https://www.laerminfo.at/dam/jcr:3fbfc3ce-032a-4107-944d-6ea600821b81/Aktionsplan_Umgebungs-laerm_2024_Eisenbahnen.pdf.

In der END sind keine Grenzwerte angegeben, sondern diese müssen vom Mitgliedstaat mit einem festgelegten Wert für die vorgegebenen Lärmindizes bekannt gegeben werden (vgl. END, Art. 3.s und Art. 5 (4)). Die nationale Umsetzung der Lärmindizes und die Angabe der Schwellenwerte erfolgt in Österreich mittels der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV). Die Schwellenwerte für diese strategischen Umgebungslärmkarten werden nach Art des Verursachers (Straße, Eisenbahn, Flughafen, Industrie) unterschieden und betragen für durch Verkehr auf Eisenbahnstrecken verursachten Lärm L_{DEN} von 70 dB und L_{Night} von 60 dB. Die europäische Umgebungslärmrichtlinie schreibt alle fünf Jahre die Durchführung einer Lärmkartierung und darauf aufbauend eine Aktionsplanung vor. Entsprechend den Vorgaben werden Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Ballungsräume hinsichtlich Lärmimmissionen kartiert. Die Lärmkarten, welchen die tatsächlichen Verkehrszahlen von 2019 zugrunde liegen, wurden 2022 auf www.laerminfo.at veröffentlicht. Gemäß der Lärmkartierung 2022 sind in Österreich 24.000 Einwohner:innen im Tag-Abend-Nacht-Zeitraum und 55.900 Einwohner:innen im Nachtzeitraum über dem Schwellenwert für die Umgebungslärm-Aktionsplanung auf Haupteisenbahnstrecken und Eisenbahnen in Ballungsräumen durch Schienenverkehrslärm betroffen.⁴⁶

In Österreich gilt bereits seit 1993 die SchLV – Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung – in dem Fall, wenn nicht TSI-Noise anzuwenden ist. Dies gilt vor allem für Schienenfahrzeuge auf nicht vernetzten Eisenbahnen (z. B. Straßen- und U-Bahnen, Schmalspurbahnen, etc.). Für neue Schienenfahrzeuge auf vernetzten Eisenbahnen, wie es das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG darstellt, ist generell die TSI-Noise anzuwenden. Die SchIV – Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – ist dem anrainerseitigen Schallschutz gewidmet und seit 1993 bei Neubau und wesentlichen Umbauvorhaben von Eisenbahnstrecken anzuwenden. Schallschutzmaßnahmen sind dann zu ergreifen, wenn die in der Verordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte vom Beurteilungspegel L_r überschritten werden. Diese sind nach Tageszeit unterschiedlich und betragen:

- für den Zeitbereich Tag (06:00 – 22:00 Uhr) je nach Lärmbelastung vor der Maßnahme zwischen $L_r = 60$ bis 65 dB
- für den Zeitbereich Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) je nach Lärmbelastung vor der Maßnahme zwischen $L_r = 50$ bis 55 dB.

Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen wird ab 2025 im jährlichen Tätigkeitsbericht „AS-IME (AM)“ dokumentiert. Zusätzlich werden aus dem Programm der Bestandslärmisanierung jährliche Fortschrittsberichte an den Eigentümer berichtet. An ausgewählten, neuralgischen Punkten im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG befinden sich Forschungs-Lärmmessstellen, mit denen Zugfahrten akustisch gemessen werden (Vorbeifahrtpegel). Diese Forschungs-Lärmmessstellen liefern eine verlässliche Datengrundlage des jeweiligen Ist-Zustandes des Bahnlärms. Unter Rückgriff auf vorhandene Zeitreihen der Messdaten können damit schallreduzierende Maßnahmen an den Schienenfahrzeugen messtechnisch nachgewiesen werden sowie durchschnittliche Vorbeifahrtpegel berichtet werden. Die erhobenen Daten werden in weiterer Folge für interne Auswertungen von schalltechnischen Fragestellungen (z. B. Normenarbeit, Forschungsprojekte) herangezogen. Weiters hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein zentrales Kund:innenservice im Bereich „B2C“ für Stakeholder:innen wie z. B. Fahrgäste, Anrainer:innen, Bahnhofsbesucher:innen etc. implementiert (siehe Unterkapitel S3-3). Dort werden Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen wie Ausstattung der Bahnhöfe, Bauarbeiten, Lärm etc. systematisch erfasst, dokumentiert, beantwortet sowie periodisch in Form von Jahresberichten, Monatsberichten, und Spezialberichten als Grundlage für das Management ausgewertet.

S3-2 Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen

Gemäß § 10 Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60 / 2005) wurde der Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans für den Zeitraum von sechs Wochen vom 9. März bis 22. April 2024 auf der Webseite www.laerminfo.at des BMK der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Im Rahmen der sechswöchigen Auflegungsfrist bestand die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Umgebungslärm Stellung zu nehmen. Im Zuge des Prozesses wurden Stellungnahmen von Privatpersonen, Gemeinden, Interessengemeinschaften und -vertretungen und universitäre Einrichtungen abgegeben. Nach eingehender Prüfung der Stellungnahmen durch das BMK und die ÖBB-Infrastruktur AG wurden die darin enthaltenen Aspekte in der vorliegenden Endfassung des Aktionsplans „Umgebungslärm“ entsprechend gewürdigt und berücksichtigt.

⁴⁶ https://www.laerminfo.at/laermkarten/Betroffene_Umgebungslaerm/betroffene-ueber-schwellenwert-2022.html.

Die Einbeziehung von Gemeinden bei Bestandslärmsanierungen erfolgt anlassbezogen durch folgende Gremien: Jahrestagung, Lärmschutz-Lenkungsausschuss je Bundesland und in projektbegleitenden Arbeitsgruppen. Sollte eine Gemeinde an der Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen interessiert sein, kann diese ihr Interesse beim jeweiligen Bundesland, dem BMK oder der ÖBB-Infrastruktur AG bekunden. In weiterer Folge wird das Untersuchungsgebiet festgelegt, ein Planungsvertrag zwischen Land, Gemeinde und ÖBB-Infrastruktur AG erstellt und eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt. Sollte die Gemeinde basierend auf dem lärmtechnischen Planungsprojekt Interesse an der Umsetzung und Finanzierung eines Bauprojekts haben, wird zusätzlich zur ausgearbeiteten Variante aus dem Planungsprojekt eine Grobkostenschätzung erstellt und darauf aufbauend ein Vertrag über die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen aufgesetzt. Die Einbeziehung von Gemeinden bei Schallschutzmaßnahmen im Zuge von Neu- und Ausbauvorhaben wird im entsprechenden Projekt abgewickelt. Insgesamt wurden rund 45 % der erfassten Gemeinden des Bestandslärmsanierungsprogramms bereits saniert, rund 10 % der Gemeinden haben kein Interesse an der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen im betroffenen Gemeindegebiet. In rund 10 % der Gemeinden ist eine Sanierung nicht erforderlich, da bereits durch Großprojekte Schallschutzmaßnahmen errichtet wurden. Rund 5 % befinden sich aktuell in Planung bzw. Umsetzung – in einigen Gemeinden wurden bereits entsprechende Verträge unterzeichnet, in anderen sind diese gerade in Abstimmung. Da das Thema „Schall“ in der Organisationseinheit Asset Management angesiedelt ist, ist die Vorständin Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung die ranghöchste Position im ÖBB-Infrastruktur-Konzern, welche für die Einbeziehung betroffener Gemeinschaften verantwortlich ist. Das Einhalten der in SBM-3 beschriebenen Regulatorien gewährleistet, dass auch die Bedürfnisse der besonders vulnerablen Gruppen abgedeckt sind.

S3-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ein zentrales Kund:innenservice im Bereich „B2C“ für Stakeholder:innen wie z. B. Fahrgäste, Anrainer:innen, Bahnhofsbesucher:innen etc. implementiert. Dort werden Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen wie Ausstattung der Bahnhöfe, Kund:inneninformation am Bahnhof, Sauberkeit der Bahnhöfe, Bauarbeiten etc. bearbeitet. In der Anrainer:innen- und Stakeholder:innen-Kommunikation wird auf zwei Säulen gesetzt: einerseits auf eine möglichst transparente Informationspolitik auf Augenhöhe und andererseits auf die möglichst frühe Information und Einbindung aller Akteur:innen. Eine klare Kommunikation, die zum Beispiel darauf hinweist, dass Bauarbeiten für einen begrenzten Zeitraum lärmintensiv sein könnten und zu Einschränkungen führen könnten, gehört dazu. Die niederschwelligste Form der Partizipation ist die Information: Maßnahmen können hier etwa Postwurfsendungen, Informationsfolder, Ausstellungen, Informationsveranstaltungen oder Online-Informationsangebote sein. In der Planung und Umsetzung von Bahninfrastrukturvorhaben kommen bewährte Modelle der Stakeholder:innen- und Bürger:innenbeteiligung zum Einsatz: Mit „Runden Tischen“, Dialogforen oder begleiteten Trassenauswahlverfahren werden die notwendigen Akteur:innen frühzeitig involviert. So kommt es in den meisten Fällen zu einer akzeptablen Lösung für alle Stakeholder:innen.

Die Kontaktmöglichkeiten zur ÖBB-Infrastruktur AG, insbesondere per E-Mail oder Kontaktformular, werden in allen Korrespondenzen, Informationsmaterialien, Webauftritten etc. mitkommuniziert. An das Kundenservice eingehende Anfragen werden in einem digitalen Verwaltungssystem erfasst und an die zuständige Organisationseinheit zugewiesen. Somit wird die Beantwortungsdauer und die Behebung der negativen Auswirkungen überwacht. Mittels Benchmarking für die Beantwortungsdauer wird eine zeitnahe Beantwortung sichergestellt. Die hohe Anzahl an täglichen Anfragen aus allen Bevölkerungsschichten und Regionen verdeutlicht, dass die Kontaktaufnahmemöglichkeiten bekannt bzw. leicht auffindbar sind. Die Kontaktaufnahmen als direkte Reaktionen auf Veranstaltungen, Postwurfsendungen usw. zeigen auch, dass die kommunizierten Kanäle wahr- und angenommen werden. Sofern nach der Bearbeitung der Kontaktaufnahmen Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden müssen, erfolgt dies individuell und fallspezifisch durch die zuständige Organisationseinheit. Es ist der ÖBB-Infrastruktur AG nicht bekannt (medial, mündlich etc.), dass Stakeholder:innen bisher Probleme gehabt hätten, diese Kanäle zu finden und mit dem Unternehmen in Kontakt zu treten.

S3-5 Ziele 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 „Umgebungsärm 2024“ sowie diverse rechtliche Vorschriften gerecht zu werden, hat die ÖBB-Infrastruktur AG das Ziel, die Schallschutzwände weiter auszubauen und dadurch die negativen Auswirkungen auf Anrainer:innen zu reduzieren. Anrainer:innen wurden nicht direkt in die Festlegung des Ziels eingebunden.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/ KPI	Basisjahr	Basisjahr- wert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirk- ungen, Risiken und Chancen
Bis Ende des Geschäftsjahrs 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	2030	1.000	km	2023	971	980	S3-K-1	S3-A-1 S3-F-1

Die Einbindung der Interessensträger:innen erfolgt über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen.

Im folgenden Abschnitt werden weitere Informationen zu dem oben dargestellten Ziel sowie zugehörige Maßnahmen erläutert. Sofern der Status des Ziels bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. **Rote Farbe** bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahmen in Verzug sind.

Ziel:		
Schallschutzwände	Bis Ende des Geschäftsjahrs 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	Status
Zielumfang	Das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG.	
Methodik	Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen der ÖBB-Infrastruktur AG und Stakeholder:innen einbezogen.	Geplant
Wesentliche Änderungen	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme:		
Ausbau der Schallschutzwände	Im Geschäftsjahr 2024 wurden weitere 9,3 km Schallschutzwände gebaut. Diese Maßnahme betrifft sowohl Neu- und Ausbaustrecken, als auch Eisenbahn-Bestandsstrecken. Der weitere Ausbau der Schallschutzwände ist ein laufender Prozess, welcher eng mit den jährlichen Bauvorhaben verknüpft ist.	Laufend

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

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion von Lärmemissionen leiten sich aus dem Aktionsplan „Umgebungslärm 2024“ sowie rechtlichen Vorschriften ab. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für Lärmschutz im Zuge von Neu- und Ausbauvorhaben bilden eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheide, die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sowie die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV). Im Rahmen des Programms „Bestandlärmsanierung“ werden alle Schallschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken sowie jene bei Neu- und Ausbauvorhaben, welche nicht per Bescheid behördlich vorgeschrieben sind, abgewickelt. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für die Bestandstreckenlärmsanierung 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 Schallschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ mit dem Bundesland, sowie die gesondert mit der jeweiligen Gemeinde abzuschließenden zivilrechtlichen Einzelverträge.

Wie Maßnahmen zur infrastrukturseitigen Reduktion von Schallemissionen umzusetzen sind, ist in einer eigenen Verfahrensanweisung Lärmschutz festgelegt. Durch die Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen im Budget bzw. Rahmenplan, wird sichergestellt, dass diese auch tatsächlich umgesetzt werden, um die negativen Auswirkungen für die Anrainer:innen zu reduzieren. Der Rahmenplan⁴⁷ ist eine Darstellung der geplanten Projekte und deren Investitionssummen im ÖBB Infrastruktur-Konzern, die innerhalb des jeweils sechsjährigen Zeitraums zur Umsetzung vorgesehen sind.

Im Rahmen des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 werden in den nächsten fünf Jahren gezielte Maßnahmen zur Lärminderung entlang des Streckennetzes umgesetzt. Die Maßnahmen betreffen sowohl Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken sowie Reinvestitionen von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken. Der Rahmenplan ist auf der Website des ÖBB Infrastruktur-Konzerns öffentlich abrufbar. Sofern diese Maßnahmen nicht ausreichen, können Anrainer:innen über die in Unterkapitel S3-2 beschriebenen Kanäle Beschwerde bei der ÖBB-Infrastruktur AG einreichen. Diese werden individuell evaluiert, und sofern notwendig, werden entsprechende Abhilfemaßnahmen eingeleitet.

⁴⁷ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/rahmenplan>.

Des Weiteren wird im Rahmen von Forschungsprojekten der ÖBB Infrastruktur AG an Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm gearbeitet. Die Schwerpunkte liegen weiterhin auf

- der Entwicklung von innovativen Maßnahmen zur Lärminderung und von Modellen zur Vorhersage der Lärmausbreitung, der Empfehlung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen und der Bewertung der Auswirkungen von Lärminderungsmaßnahmen sowie
- der Erläuterung der Lärmauswirkungen der komplexen Rad-Schiene-Interaktion und wie diese reduziert werden können.

Aktuelle Forschungsprojekte sind beispielsweise die laufenden Projekte „Bahnlärmforschung 2023–2025“ oder „LEWE2 – lärm- und erschütterungsarme Weiche 2“. Bei der Verringerung der zusätzlichen Lärmabstrahlung bei Stahlbrücken konnten sowohl Messungen an modernen Bestandsbrücken deren geringe zusätzliche Lärmabstrahlung nachweisen (je nach Bautyp unterschiedlich, von keiner zusätzlichen Lärmabstrahlung bei Stahlverbundbrücken bis zur Reduktion der Brückentransferfunktion „+10 dB Klasse“ um 6 dB bei Stahlbrücken mit Schotterbett) sowie eine lärmtechnische Sanierung bei einer älteren Bestandsbrücke ein signifikantes Reduktionspotential von bis zu 6 dB (abhängig von Messposition und Zeitraum) aufzeigen. Prognosen in lärmtechnischer Hinsicht betreffend künftige verkehrliche Entwicklungen wie beispielsweise Verkehrsprognosen (vgl. VPÖ 2040+) bzw. verkehrspolitische Pläne (vgl. Mobilitätsmasterplan) sollen zeitgerecht Maßnahmenensetzungen ermöglichen.

Potenzielle Reputationsrisiken werden durch die Implementierung transparenter Beschwerdemechanismen sowie proaktive und offene Kommunikation effektiv reduziert. Diese Maßnahmen ermöglichen es, frühzeitig auf Anliegen und potenzielle Probleme zu reagieren, bevor sich diese negativ auf die öffentliche Wahrnehmung auswirken. Detaillierte Informationen zu den Beschwerdeverfahren des Unternehmens sind im Unterkapitel S3-3 zu finden.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Reduktion von Schallemissionen dargestellt.

Sonstige Maßnahmen im Bereich Schall		Status	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Maßnahme: Forschungsprojekt „Bahnlärmforschung 2023–2025“	Um das Berechnungsmodell nach dem CNOSSOS-EU-Verfahren anwenden zu können, soll ein für Österreich angepasstes Handbuch zur Ermittlung der Eingangsparameter aufbereitet werden. Laufzeit: 01.12.2023 bis 31.12.2025	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Maßnahme: Forschungsprojekt „LEWE2 – lärm- und erschütterungsarme Weiche“	Im Projekt „LEWE2“ werden physikalische FEM-Modelle für Weichen und Lärm und Erschütterungen, vereinfachte und in Digi-Twin anschließbare Modelle zur Analyse und zum Entwurf von Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung sowie zur Berechnung des Weichenzuschlags, und ein Katalog kostengünstiger Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und / oder Erschütterungen bei Weichenübergängen zur Verfügung gestellt. Laufzeit: 01.03.2023 bis 01.10.2025	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Maßnahme: Forschungsprojekt „ACRAMOS – Akustisches Monitoring-System“	Mit dem Acoustic-Railway-Monitoring-System „ACRAMOS“ können die Geräuschemission von Schienenfahrzeugen des Regelbetriebs automatisch und fahrzeugselektiv gemessen werden. Gemeinsam mit dem Vorbeifahrtpegel wird das Achsmuster des Zuges erfasst. Damit kann der gemessene Vorbeifahrtpegel den einzelnen Achsen zugeordnet werden. Laufzeit: 01.01.2017 bis 31.12.2025	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Maßnahme: Forschungsprojekt „LoVe“	Erläuterung der Zusammenhänge zwischen Radlaufflächendefekten, Geschwindigkeit, Beladungszustand und akustischen Auswirkungen in den Schallemissionen anhand von Daten der Messstelle Lind ob Velden, sowie die Bewertung der akustischen Wirkung von Laufflächendefekten. Laufzeit: 03.10.2022 bis 01.09.2024	Abgeschlossen	S3-A-1 S3-F-1
Maßnahme: Stiftungsprofessur „ALF“	Die Stiftungsprofessur „ALF - Akustik und Lärmwirkungsforschung“ im Verkehrswesen soll die Expertise in der Lärmwirkungsforschung stärken, die Forschungsleistung im Bereich Lärmschutz verbessern und die wissenschaftliche Ausbildung von Lärmexpert:innen in Österreich auf universitärer Ebene ausbauen. Laufzeit: 01.12.2023 bis 29.06.2029	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Maßnahme: Asset-Strategie „Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm“	Die Asset-Strategie „Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm“ wurde am 23.10.2024 vom Vorstand beschlossen und gibt Vorgaben von netzweiten Zielen für infrastrukturseitige Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm. Laufzeit: Die infrastrukturseitigen Maßnahmen sind als Umsetzungsziele mit Zeithorizont 2025 bzw. 2030 verknüpft	Laufend	S3-A-1 S3-F-1

S3 Unternehmensspezifische Informationen

Im Zuge von Lärmsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzdämme errichtet bzw. gefördert. Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Schallschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt. Dadurch befanden sich im Jahr 2024 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf ungefähr 5.000 km Streckenlänge (Baulänge) rd. 980 km an Schallschutzwänden.

S3 Unternehmensspezifische Kennzahlen¹⁾	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Schallschutzwände in km	980	971	9	1 %
Schallschutzdämme in km	65	65	-	-

¹⁾ Unternehmensspezifische Angabe in Zusammenhang mit IRO S3-A-1.

S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

S4 Übersicht

Im Folgenden findet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	S4-A-1	Bestreifung der Bahnhöfe trägt zum Sicherheitsgefühl der Kund:innen bei.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
	S4-F-1	Sicherheitsvorfälle auf Eisenbahnanlagen inkl. Eisenbahnkreuzungen führen zu erhöhten Kosten und Reputationsschäden.	Risiko	Kurzfristig	
Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	S4-A-2	Bereitstellung des ÖBB-Carsharings (Rail&Drive) ermöglicht den Kund:innen die flexible Weiterreise von und zum Bahnhof.	Positiv	Kurzfristig	– Nachgelagerte Wertschöpfungskette
	S4-A-3	Bahnhöfe und Stationen ohne barrierefreien Zugang erschweren Kund:innen deren Nutzung.	Negativ	Kurzfristig	– Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen wird in Unterkapitel ESRS 2 SBM-2 dargestellt.

SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chance im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wird im Unterkapitel ESRS 2 IRO-1 näher beschrieben. Die wesentlichen Erkenntnisse daraus, sind in dem Unterkapitel S4 Übersicht zu finden.

Die wesentlichen Stakeholder:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns in Bezug auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind Fahrgäste & Nutzer:innen der ÖBB Angebote (B2C). Die wichtigste B2C Gruppe des ÖBB Konzerns in Bezug auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind Kund:innen, die die Infrastruktur des Bahnhofs nutzen, mit den Zügen oder Bussen des Personenverkehrs unterwegs sind oder für die First und Last Mile auf bestehende Angebote von ÖBB 360° oder Rail&Drive zurückgreifen.

Die ermittelten wesentlichen Auswirkungen und Risiken, die im Unterkapitel S4 Übersicht zu sehen sind, betreffen alle Kund:innengruppen des ÖBB Konzerns gleichermaßen. Eine Ausnahme bildet die Auswirkung S4-A-3, welche speziell für mobilitätseingeschränkte Reisende (z. B. Menschen im Rollstuhl oder Reisende mit Sehbehinderung) gilt.

Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind bei der Nutzung des Angebots des ÖBB Infrastruktur-Konzerns nicht von Produkten betroffen, die für sie schädlich sein können oder das Risiko einer chronischen Krankheit erhöhen. Ebenso gefährden die Angebote des ÖBB Infrastruktur-Konzerns nicht das Recht auf Privatsphäre oder den Schutz personenbezogener Daten und sie schränken auch nicht die freie Meinungsäußerung oder das Recht auf Nichtdiskriminierung ein. Die Verbraucher:innen und Endnutzer: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 ÖBB Infrastruktur-Konzern keine Marketing- und Verkaufsstrategien, die sich direkt an Kinder oder finanziell schutzbedürftige Personen wenden.

S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Das folgende Konzept spielt für den ÖBB Infrastruktur-Konzern im Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle:

Nr.	Konzept	Beschreibung
S4-K-1	#INFRA.Mobilitätswende ^{*)}	<p>Unter dem Titel #INFRA.Mobilitätswende legt der ÖBB Infrastruktur-Konzern 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 folgende Stoßrichtung definiert:</p> <p>Kundenzentriertes Geschäftsmodell:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wir sind eine wichtige Partnerin in einem digital und analog vernetzten Mobilitätsökosystem. – Die kundenzentrierte 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 Hafeninfrastruktur in Nachbarstaaten betrachtet.

^{*)} Strategien werden vom Vorstandsgremium der ÖBB Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

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

Das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist von besonderer Bedeutung, da jedes Jahr Menschen in Österreich infolge von unüberlegtem Handeln, Unwissenheit und Leichtsinn an Gleisanlagen, verunglücken. Um die Sicherheitsrisiken für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen zu minimieren, wurde der Sicherheitsaktionsplan entwickelt (siehe Unterkapitel S4-3 S4-4).

Die Beachtung der Menschenrechte steht für den ÖBB Infrastruktur-Konzern auch im Kontext der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen an oberster Stelle und ist in bestehenden Policies (Code of Conduct, Supplier Code of Conduct, ÖBB interne Gleichstellungspolicy) des ÖBB Infrastruktur-Konzerns festgeschrieben. Informationen dazu sind in Unterkapitel ESRS 2 GOV-4 zu finden. Für das Jahr 2024 wurden keine schwerwiegenden Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten in Verbindung mit den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns erhoben.

S4-2 Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen

Im Bereich „Markt- / Vertragskunde“ (B2B) und „Kunde“ (B2C), welcher in der Organisationseinheit Unternehmensentwicklung unter der Leitung Service und Kunde angesiedelt ist, werden in regelmäßigen Intervallen (mindestens alle zwei Jahre) Kund:innenzufriedenheitsumfragen durchgeführt. Die Ergebnisse der Kund:innenzufriedenheitsumfragen werden den betroffenen Bereichen zur Verfügung gestellt, wodurch die Basis für die weitere strategische Ausrichtung sowie zur weiteren Ableitung von operativen Maßnahmen gegeben ist. Zusätzlich werden die Erkenntnisse dieser Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen dazu verwendet, Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren und gegebenenfalls zu implementieren. Die höchste Position im ÖBB Infrastruktur-Konzern, die für die Verankerung der Erkenntnisse in der Unternehmensstrategie verantwortlich ist, ist der Vorstand zuständig für Betrieb, Markt und Digitalisierung.

Im Bereich der Kund:innengruppen „Eigentümer / Politisches Umfeld“ wird aufgrund der Komplexität und der laufenden Zusammenarbeit auf gesonderte Kund:innenzufriedenheitsumfragen verzichtet.

Es gibt hier unterschiedliche Methoden für Umfragen, die angewendet werden (quantitativ, qualitativ, Strukturgleichungsmodelle etc.). Der Mehrwert dieser Umfragen bei diesen Kund:innengruppen kann wie folgt beschrieben werden [20b]:

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

Der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen, Interessensvertretungen und Expert:innen erfolgt je nach Thema direkt vor Ort an Bahnhöfen und / oder über Videokonferenzen im digitalen Raum. Diskutiert und mitgestaltet werden mit den Stakeholdern:innen unter anderem neue Bahnhöfe, Produkte und Innovationen im Bereich Kundeninformation und Wegeleitung, Elemente der Bahnhofsausstattung sowie die Umsetzung kleinerer Maßnahmen im Bestand. Ziel ist es, nachhaltige Maßnahmen und Konzepte umzusetzen, die eine barrierefreie und inklusive Mobilität fördern.

An den Diskussionen und dem Austausch beteiligten sich 2024 verschiedene Stakeholder:innen, was sich auf die Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen dem ÖBB Infrastruktur-Konzern und dessen Verbraucher:innen und Endnutzer:innen rückführen lässt. [20d] Exemplarisch seien hier Mitarbeiter:innen von Interessensvertretungen (z.B. Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs, Österreichischer Behindertenrat, biceps, Verein Blickkontakt), Verkehrsunternehmen (z. B. Wiener Linien), Expert:innen der Stabsstelle Barrierefreiheit des BMK und Expert:innen im Bereich Barrierefreiheit genannt.

Des Weiteren findet ein enger Austausch mit anderen Bahnen im EU-Raum im Rahmen von Arbeitsgruppen, wie zum Beispiel der UIC (International union of railways) oder der CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), statt.

Die oben beschriebenen Methoden, dienen jedoch nicht nur der Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen, sondern unterstützen auch bei der Evaluierung der Wirksamkeit der in Unterkapitel S4-4 S4-5 beschriebenen Maßnahmen sowie der Identifikation von möglichen weiteren Maßnahmen.

S4-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat ein zentrales Kund:innenservice im Bereich „B2C“ für Stakeholder:innen wie z. B. Fahrgäste, Anrainer:innen, Bahnhofsbesucher:innen etc. implementiert. Dort werden Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen wie Ausstattung der Bahnhöfe, Kund:inneninformation am Bahnhof, Sauberkeit der Bahnhöfe, Bauarbeiten etc. bearbeitet. Anliegen, die den ÖBB Personenverkehr betreffen, werden direkt vom Kund:innenservice des ÖBB-Personenverkehrs bearbeitet.

Der allgemeine Ansatz für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen erfolgt in erster Linie über das Beschwerdemanagement des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Anfragen und Beschwerden können im ÖBB Infrastruktur-Konzern via Brief, E-Mail (infra.kundenservice@oebb.at), Kontaktformular (<https://infrastruktur.oebb.at/de/kontakt/kontaktformular>) oder Social Media eingemeldet werden. Diese werden vom Kund:innenservice bearbeitet und an die Fachbereiche weitergeleitet. Eine (Erst-)Antwort an die Kund:innen soll innerhalb von 48 Stunden (an Werktagen) erfolgen. Basierend auf der Beschwerde werden gegebenenfalls individuelle und gezielte Abhilfemaßnahmen entwickelt. Sofern andere Teilkonzerne des ÖBB Konzerns davon betroffen sind, werden diese Anfragen und Beschwerden weitergeleitet. Aufgrund der häufigen Nutzung des zentralen Kund:innenservices wird geschlussfolgert, dass diese das Beschwerdemanagement des ÖBB Infrastruktur-Konzerns kennen und jenem auch vertrauen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass im Fall von negativen Auswirkungen, sofern notwendig, Abhilfemaßnahmen effektiv und zeitgerecht eingeleitet werden. Während des Ablaufs der Bearbeitung von Anfragen und Beschwerden werden Aktionspunkte sowie Anlagen (Eingangsmail, ggf. Schriftverkehr mit Kund:innen, interner Schriftverkehr, E-Mail-Unzustellbarkeitsprotokolle usw.) in der IT-Applikation „Remedy-Beschwerdemanagement“ erfasst und gespeichert. Periodische Auswertungen sind die Grundlage für das Management.

Konzepte, welche der ÖBB Infrastruktur-Konzern anwendet, um Einzelpersonen vor Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, werden im Unterkapitel G1-1 erläutert.

S4-4 S4-5 Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Verbraucher:innen und Endnutzer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns stellen eine wesentliche Stakeholder:innengruppe für den Konzern dar. Daher wurden folgende Ziele formuliert, welche dabei unterstützen sollen, den Service des ÖBB Infrastruktur-Konzerns stetig zu verbessern. Diese Ziele wurden mithilfe von den Ergebnissen der in S4-2 beschriebenen Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen erarbeitet. Die Verwirklichung dieser Ziele wird durch das regelmäßige Erheben der Zielwerte nachverfolgt.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 ¹⁾ .	2030	+2	Punkte	2023	74	73	S4-K-1	S4-A-1 S4-F-1 S4-A-2
Erhöhung der Barrierefreiheit ²⁾ : bis 2027 können 90 % der Reisenden barrierefrei unterwegs sein	2027	+3,5	%	2022	86,5	88	S4-K-1	S4-A-3

¹⁾ Die Zufriedenheit der B2C-Kund:innen wird durch ein externes Unternehmen mittels einer konzernweiten Befragung von Fahrgästen erhoben. Die Erhebung erfolgt durch Telefoninterviews, schriftlich anhand von Fragebögen (Selbstaussfüller) und Beobachtungen bzw. Mystery-Touren. Für den Wert wird die Bewertung der Selbstaussfüller herangezogen. Es werden für den ÖBB Infrastruktur-Konzern relevante Informationen zu diversen Themen (z. B. Pünktlichkeit, Barrierefreiheit Bahnhof, persönliches Sicherheitsgefühl am Bahnhof, etc.) abgefragt. Die maximale Punkteanzahl beträgt 100 Punkte.

²⁾ 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.

Die Einbindung der Interessensträger:innen erfolgt über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse (siehe Unterkapitel ESR 2 IRO-1), bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen.

Im folgenden Abschnitt 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, wurden ergriffen, um wesentliche negative Auswirkungen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen zu minimieren und wesentliche positive Auswirkungen zu erzielen. Die dafür zugewiesenen finanziellen Mittel sind im öffentlich einsehbaren Rahmenplan verankert. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen kann durch die in S4-3 beschriebenen Kanäle nachverfolgt werden. Zusätzlich werden in Kapitel S4-3 die Beschwerdemöglichkeiten für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen beschrieben. Sofern aufgrund von Beschwerden Abhilfemaßnahmen notwendig sind, werden diese individuell und fallspezifisch eingeleitet, um negative Auswirkungen zu mindern. Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. **Rote Farbe** bedeutet, dass das Ziel bzw. die Maßnahme in Verzug ist.

Ziel: Kund:innenzufriedenheit	Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030.	Status
Zielumfang	Das Ziel betrifft die B2C-Kund:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	
Methodik	Das Ziel wurde von den Fachexpert:innen des Stabs Unternehmensentwicklung, basierend auf den ÖBB Infrastruktur-Konzern relevanten Ergebnissen der konzernweiten Befragung von Fahrgästen, erarbeitet und von der verantwortlichen Stabsleitung freigegeben.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Pünktlichkeit	Pünktlichkeit ist ein wesentliches Qualitätskriterium für die Kund:innenzufriedenheit. Die Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt innerhalb des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und im ÖBB Konzern im Rahmen des regelmäßigen Steuerkreises Pünktlichkeit und auf Konzernebene im Rahmen des Pünktlichkeitszirkels auf Expert:innenebene bzw. im Lenkungsgremium Pünktlichkeit auf Ebene der Vorstandsmitglieder / Geschäftsführer:innen. Die Schwerpunktsetzung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns liegt bei der laufenden Optimierung der Verfügbarkeit der Anlagen, der zeitgerechten Reinvestition in Anlagen zur Vermeidung von Langsamfahrstellen, der Forcierung von Abweichungsfahrplänen während Bauarbeiten und der operativen Exzellenz in der Disposition.	Laufend
Maßnahme: Deeskalations- und Eigensicherungstraining	Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG legt einen besonderen Stellenwert auf die Zufriedenheit der Kund:innen. Diskriminierendes Verhalten wird daher nicht toleriert. Daher werden regelmäßig alle Mitarbeiter:innen im Sicherheitsbereich in den Themen „Kund:innenorientierung“, „Deeskalation“ und „rechtliche Grundlagen“ – wo es möglich ist sogar unter Einbindung des Innenministeriums – geschult. Sofern es zu Diskriminierungen kommen sollte, werden angemessene Konsequenzen (Abmahnung bzw. Kündigung) gezogen.	Laufend
Maßnahme: Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen	Auch das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist von besonderer Bedeutung, weswegen die Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen notwendig ist. 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 österreichweit Sicherheitsvorträge zur Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen angeboten. Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen“ wird jedes Jahr rund um den „International Level Crossing Awareness Day“ (ILCAD) Anfang Juni besondere Aufmerksamkeit gewidmet. 2024 fand aus diesem Anlass eine Sonderzugfahrt der ÖBB Infrastruktur AG für Fahrschulen auf der Strecke St. Pölten – Scheibbs statt.	Laufend
Maßnahme: Sicherheitsaktionsplan	Bei allen Aktivitäten im ÖBB Infrastruktur-Konzern steht Sicherheit immer an oberster Stelle. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in den Sicherheitsaktionsplan. Folgende Schwerpunkte aus dem Sicherheitsaktionsplan sind auch 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 gesicherte Eisenbahnkreuzungen. – Reduktion des Entgleisungsrisikos durch die Installation von Zuglaufcheckpoints. – Reduktion des Kollisionsrisikos durch den Einbau von Gleisfreimeldeanlagen, Einführung von Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete und durch den ETCS-Ausbau.	Laufend
Maßnahme: Park & Ride	Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Um die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn möglichst einfach zu gestalten, hat der ÖBB Infrastruktur-Konzerns in den vergangenen Jahren bereits verstärkt Park & Ride-Anlagen errichtet. Der Konzern plant daher auch in den nächsten Jahren jährlich rd. 1.000 Pkw-Stellplätze neu in Betrieb zu nehmen bzw. instand zu setzen. Zudem werden vermehrt Zufahrtssysteme installiert, welche sicherstellen, dass die Park & Ride-Anlagen tatsächlich Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen.	In Umsetzung
Maßnahme: Bike & Ride	Der Neu- / Ausbau von Bike & Ride-Anlagen soll den Zugang zur Bahn erleichtern. Das Fahrrad ist ein wichtiger Teil der Mobilitätskette und das Anbieten von Bike & Ride-Anlagen an Verkehrsstationen im Netz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns leistet einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich nachhaltiger Mobilität. Bei der Errichtung von neuen bzw. zusätzlichen Bike & Ride-Stellplätzen sind Kooperationen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG mit den involvierten Gemeinden und Ländern (siehe Richtlinie Park & Ride-Anlagen des BMK) zwingend nötig. Pro Jahr sollen laut aktuellem Rahmenplan 2024 bis 2029 im Schnitt etwa 2.000 Stellplätze hinzukommen bzw. bestehende Anlagen erneuert werden. Aktuell setzt die ÖBB-Infrastruktur AG sehr stark auf die Erhöhung der Qualität der Fahrradabstellplätze wie der Überdachung und Doppelstockparkanlagen.	In Umsetzung
Maßnahme: Rail & Drive	Unter der Marke „ÖBB Rail&Drive“ stehen Fahrzeuge den Bahnkund:innen zur Verfügung. Das führt zu einer Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit.	Laufend

Ziel: barrierefreier Zugang zur Bahn	Erhöhung der Barrierefreiheit: bis 2027 können 90 % der Reisenden barrierefrei unterwegs sein	Status
Zielumfang	Ziel der Barrierefreiheit ist es, die Zugänglichkeit des Systems Eisenbahn gleichermaßen für alle Menschen inklusive für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu ermöglichen	
Methodik	Das Ziel wurde im Rahmen des Netzentwicklungsplans (NEP 2020) festgelegt und vom Vorstand beschlossen. Der NEP ist ein wesentliches Steuerungsinstrument, welcher Markt- und Stakeholder:innen-Anforderungen in Relation zum Anlagenbestand sowie zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen setzt und daraus konkrete Ziele und Maßnahmen ableitet.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen	Es liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Mehr-Sinne-Prinzip	Mit der Berücksichtigung der barrierefreien Planungsgrundsätze wird ein ganzheitliches und nachhaltiges Mobilitätsangebot im gesamten Netz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns geschaffen. Dabei ist die Umsetzung des Mehr-Sinne-Prinzips bei der Information- / Wegeleitung bzw. baulichen Gestaltung wesentlich.	Laufend
Maßnahme: moderne & barrierefreie Verkehrsstationen	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
Maßnahme: Etappenplan	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 (IP), den das BMK 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 ein bis zwei Jahresabständen und fand zuletzt im Herbst 2023 statt.	In Umsetzung

E.4. Governance Informationen

G1 Unternehmensführung

Im Rahmen einer verantwortungsvollen Governance verfolgen die ÖBB eine Ausrichtung, die auf Transparenz, Integrität und nachhaltigem Erfolg basiert. So setzt der ÖBB Konzern und somit auch der ÖBB Infrastruktur-Konzern auf eine wertorientierte Unternehmenskultur, sorgt für die Einhaltung rechtlicher Vorgaben und den konsequenten Schutz von Hinweisgeber:innen. Zudem werden langfristige und stabile Lieferantenbeziehungen gepflegt, um den reibungslosen Ablauf in den vielfältigen Bereichen des Konzerns zu gewährleisten.

G1 Übersicht

Im Folgenden findet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Unterthema	Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ¹⁾²⁾	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
Unternehmenskultur	G1-A-1	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 Geschäftstätigkeit
	G1-A-2	Interne Kommunikation und Information zu Projekten, Initiativen etc. schafft Akzeptanz und trägt zur Unternehmenskultur bei	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
Schutz von Hinweisgeber:innen	G1-A-3	Das elektronische Hinweisgeber:innen-System ermöglicht neben den sonstigen Meldekanälen auch die Abgabe von anonymen Hinweisen, schafft damit Vertrauen und schützt Hinweisgeber:innen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	G1-A-4	Integration von Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen fördert Nachhaltigkeit, sowie die Etablierung von Standards bei Lieferanten und verstärkt die Geschäftsbeziehungen durch neue Perspektiven und zukunftsorientierte Weiterentwicklung	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Korruption und Bestechung	G1-A-5	Umfassendes Compliance-Management-System stärkt Vertrauen von Mitarbeiter:innen und bietet Sicherheit beim Umgang in möglichen Situationen	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.





GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane sowie deren Zusammensetzung, Aufgaben, Zuständigkeiten und ihr Fachwissen in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte sowie Aspekte der Unternehmensführung werden im Kapitel G.1 „Allgemeine Informationen“ dargestellt.

IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind im Kapitel G.1 „Allgemeine Informationen“ beschrieben.

G1-1 Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

WIR vor Ich	Überzeugende Leistungen für unsere Kund:innen	Initiative ergreifen	Sicherheit leben
 <p>Team- und Kooperationsfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereichsübergreifend agieren • Gesamtnutzen im Auge haben • Zielgerichtet Gesamtlösungen erzielen • Vielfältige Perspektiven bei der Lösung von Aufgaben zulassen und wirksam nutzen • Information weitergeben • Team entwickeln • Zeit für Anliegen nehmen • Austausch fördern • Andere motivieren <p>Kommunikationsfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unangenehme Themen sachlich ansprechen • Aktiv zuhören • Wertschätzender und respektvoller Umgang • Verbundenheit mit ÖBB zeigen • Optimismus vermitteln 	 <p>Kund:Innenorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • KundInnenorientierung beweisen • KundInnenbelange priorisieren • KundInnenorientierung einfordern <p>Leistungsorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristige Ziele festlegen • Ziele kontrollieren • Erwartungen kommunizieren • Standards einfordern • Kostenbewusstsein einfordern • Ambitionierte Ziele setzen • Kostenbewusstsein beweisen <p>Zuverlässigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vereinbarungen festhalten • Verantwortungsbewusstsein beweisen 	 <p>Engagement zeigen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eigeninitiative zeigen • Innovatives Verhalten zeigen • Entscheidungen treffen und dazu stehen <p>Lernbereitschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sich offen für Veränderungen zeigen • Interesse an neuen Technologien zeigen • Kritik/Feedback offen annehmen und für eigene Entwicklung nutzen • Ideen zur Verbesserung erfragen • (Fach)Wissen aufbauen • Wissen weitergeben 	 <p>Regelkonformes Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regeln und Vorschriften verstehen und einhalten • Regelverstöße erkennen • Schutzausrüstung konsequent verwenden • Ordnung halten <p>Aufmerksamkeit und Achtsamkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufmerksam, wachsam & vorbereitet sein • Konzentriert arbeiten & nicht ablenken lassen • Nicht nur auf sich selbst, sondern auch auf andere achten • Risiken am Arbeitsplatz erkennen • Gefahrenquellen beseitigen • Unsichere Handlungen & Situationen erkennen und ansprechen

Die oben angeführten Unternehmenswerte und die ihnen untergeordneten Unternehmenskompetenzen bilden die Basis für die Zusammenarbeit und den Umgang der Mitarbeiter:innen untereinander.

Die Kultur in einem Unternehmen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Sie kann den Erfolg des Unternehmens hemmen oder fördern. Die Verbesserung der Produktivität und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit geht bei den ÖBB auch immer mit der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur einher, denn gemeinsame Werte verbinden, geben Identität, schaffen Verbindlichkeit und Verlässlichkeit. Daher sollen die oben dargestellten vier ÖBB Unternehmenswerte und die davon abgeleiteten Unternehmenskompetenzen bzw. Verhaltensstandards den Umgang miteinander unterstützen und Zusammenarbeit weiterentwickeln. Die ÖBB Werte sollen aber auch eine Orientierungshilfe bei Entscheidungen sein und die Identifikation mit der ÖBB fördern. Die Unternehmenswerte werden im ÖBB Intranet sowie im ÖBB-eigenen Führungskräftehandbuch zur Verfügung gestellt und sind somit für alle Mitarbeiter:innen zugänglich. Die finale Definition erfolgte im Jahr 2019. Unter der ÖBB-konzernweiten Einbindung von Mitarbeitern:innen wurden Deskresearch, qualitative Interviews und eine umfassende Datenanalyse durchgeführt. Am Ende dieses Prozesses wurden drei unterstützende Initiativen festgelegt, die den Beginn der gemeinsamen Werte markierten:

- Mit dem „Purpose ÖBB“ wurden die gemeinsame Unternehmens-DNA und Konzernidentität definiert und die Idee für das WIR-Gefühl geschaffen.
- Der „Kulturwandel“ stellte die Maßnahmen zur Erreichung dieses WIR-Gefühls in den Fokus – sowohl auf Mitarbeiter:innen- als auch auf Führungsebene.
- Bei „Markenkern & Employer-Branding“ wurden Strategien erarbeitet, um passende Mitarbeiter:innen zu finden, die dieselben Werte teilen.

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.

Personen, die sich in der Umsetzung der Werte und damit in ihrer Arbeit für die ÖBB besonders hervortun, werden seit 2018 mit dem ÖBB Mitarbeiter:innen-Award in sieben Kategorien geehrt: Kolleg:in des Jahres, (Projekt-)Team des Jahres, Bestes Service / Beste Leistung für ÖBB Kund:innen, Innovation des Jahres, Lehrling des Jahres, Die gute Tat (umfasst u. a. Diversity, CSR, Nachhaltigkeit), Sicherheitsvorbild des Jahres, Qualitätsvorbild des Jahres.

Es werden regelmäßige Schulungen durchgeführt, um die Unternehmenskultur gezielt unter den Mitarbeitenden zu fördern und zu verankern. Mit dem E-Learning „Die Welt der ÖBB – ein kompakter Überblick über den Konzern“ wird den neu aufgenommenen Mitarbeiter:innen ein Einblick in die Vision, Mission und Strategie des ÖBB Konzerns, die vier Unternehmenswerte und die dazugehörigen Verhaltensstandards sowie die einzelnen ÖBB Gesellschaften und ihre Aufgaben im Konzern gegeben. Zusätzlich dazu sind die ÖBB Unternehmenswerte vor allem in den unterschiedlichsten Führungskräftebildungen sowie in der jährlichen Vorbereitung auf die Mitarbeiter:innengespräche enthalten.

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 ist in der ÖBB Infrastruktur AG ein weisungsfreier Compliance Officer organisatorisch und dienstrechtlich verankert.

Alle Organe und Bedienstete des ÖBB Infrastruktur-Konzerns fallen unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen und die Definition der „risikobehafteten Funktionen“ erfüllt werden. Als Kernpunkt der Compliance-Auffassung dient der Code of Conduct 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 allgemeine Prinzipien, an denen der ÖBB Infrastruktur-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet und stellt die wesentlichen Elemente der Unternehmenskultur dar. Er ist sowohl im Intranet als auch öffentlich im Internet zugänglich.

Als Antikorruptionsstelle zählen zu den Aufgaben von Compliance insbesondere die Beratung und Unterstützung in Zusammenhang mit der Auslegung und der praktischen Anwendung der Verhaltensregeln betreffend Korruption sowie die Durchführung von Schulungen für Mitarbeiter:innen zur Korruptionsbekämpfung.

Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblower:innen)

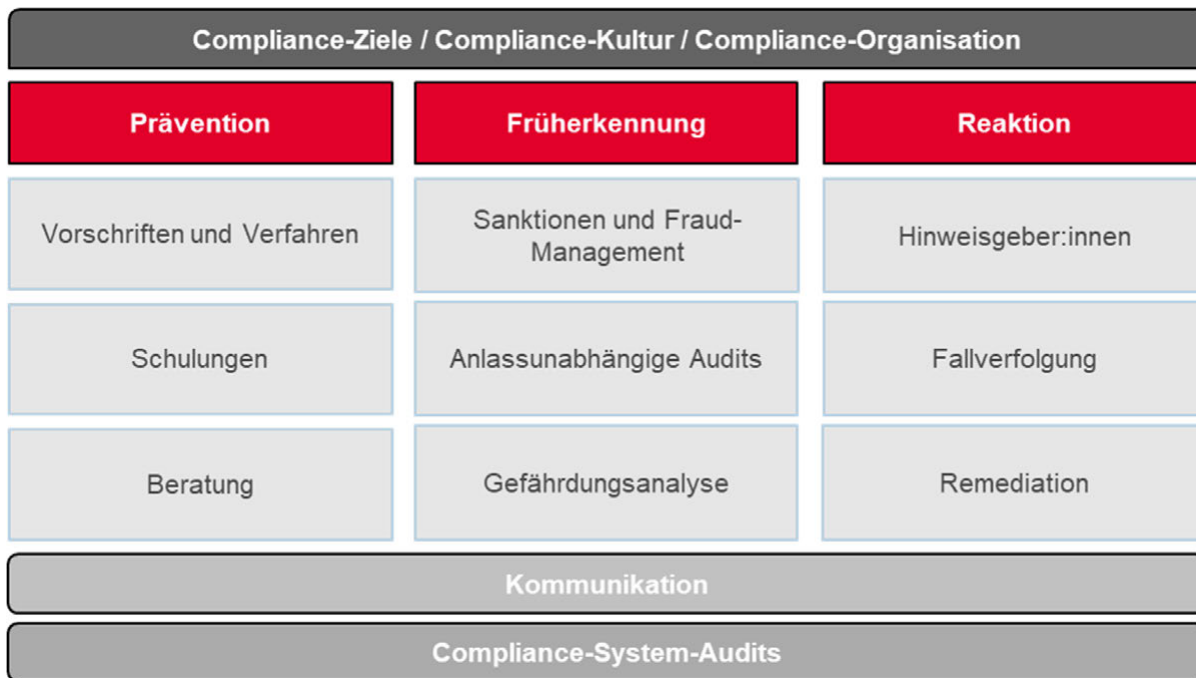
Interne und externe Hinweisgeber:innen können Sachverhalte jederzeit an die Compliance-Organisation melden. Zu diesem Zweck ist ein Hinweisgeber:innensystem⁴⁸ eingerichtet. Es ermöglicht die Entgegennahme und Bearbeitung von Hinweisen über regelwidriges Verhalten – in strukturierter und vertraulicher 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.

Das Compliance-Office ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Identitäten hinweisgebender Personen sowie der im Hinweis allenfalls genannten und 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.

⁴⁸ bkms-system.com.

Verfahren zur Verhinderung, Aufdeckung, Untersuchung und Weiterverfolgung von Meldungen

Das umfassende Compliance-Management-System stellt sicher, dass die geschäftlichen Tätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-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 Infrastruktur-Konzern vor. Weiters wird der berechtigte Personenkreis laufend unterjährig entsprechend adressiert.

Sensibilisierung

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation ist es, die 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 neugestalteten und ausgerollten E-Learning-Programms statt.

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:innen-System.

Aufgrund der Amtsträgereigenschaft können alle ÖBB Mitarbeiter:innen als Personen in risikobehafteten Funktionen angesehen werden. Über 90 % aller ÖBB Mitarbeiter:innen mit eigener ÖBB-E-Mail-Adresse werden von den angebotenen Schulungsprogrammen (persönliche Schulung und / oder E-Learning) erfasst, darunter auch die als Mitglied eines Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgan identifizierten Personen. Gemäß der Definition im ÖBB Konzern fallen darunter die Aufsichtsräte der ÖBB Gesellschaften sowie Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen und Führungskräfte aller Managementlevels (Steuerungsebenen A und B).

G1-2 Management der Beziehungen zu Lieferanten

Nachhaltige Beschaffung

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern unterliegt als öffentlicher Sektorenauftraggeber dem Bundesvergabegesetz (BVerG 2018). Gemäß den Grundsätzen des Vergaberechts ist der freie, faire und lautere Wettbewerb, die Gleichbehandlung aller Bewerber:innen und Bieter:innen, sowie Transparenz, Wirtschaftlichkeit und Umweltgerechtigkeit sicherzustellen. Neben ökologischen Aspekten werden auch soziale Aspekte bei der nachhaltigen Beschaffung berücksichtigt. 2021 wurde zusätzlich zu den bestehenden AGBs ein Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct) implementiert. Dieser regelt wichtige ethische Grundsätze in der Zusammenarbeit mit den ÖBB und muss vor der Zusammenarbeit akzeptiert werden. Auch die Diskriminierungsfreiheit stellt einen zentralen Grundsatz dar.

Des Weiteren greift der ÖBB Infrastruktur-Konzern auf zusätzliche vergaberechtskonforme Ansatzpunkte zurück, um die Erfüllung von 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. Basis dafür ist die ÖBB Toolbox, die eine juristisch geprüfte Auswahl an Nachhaltigkeitskriterien beinhaltet. Ein weiteres Tool, um Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette zu erfüllen, ist das TCO-CO₂-Modell. Es bietet die Möglichkeit, nicht nur die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership), sondern auch die CO₂-Emissionskosten über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird bei relevanten Lieferanten eine externe Nachhaltigkeitsbeurteilung eingefordert, welche eine Analyse des ESG-Managements umfasst, um Stärken und etwaige Schwachstellen aufzuzeigen.

Ansatz	Beschreibung
Leistungsbeschreibung	Als Teil der geforderten Leistung müssen Nachhaltigkeitsaspekte vom Bieter erfüllt werden (z. B. Wiederverwendung von Aushubmaterial und Baustoffen).
Eignungs- oder Auswahlkriterien	Mindestanforderungen an Bewerber:innen oder Bieter:innen, deren Nichterfüllung einen Ausschluss vom Wettbewerb bedeutet (z. B. Unternehmenszertifizierungen).
Zuschlagkriterien	Zuschlagkriterien dienen der Ermittlung des technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebots nach dem Bestbieterprinzip. Unternehmen können durch die Erfüllung von ökologischen oder sozialen Nachhaltigkeitsanforderungen in Vergabeverfahren besser bewertet werden (z. B. Bewertung der CO ₂ -Emissionen des Transports).
Vertragsbestandteile	Nachhaltigkeitsaspekte sind als Vertragsbestandteil verpflichtend zu erfüllen und können pönalisiert werden (z. B. Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsperformance während der Vertragslaufzeit).

Schulungen

Im gesellschaftsübergreifenden Team „Nachhaltige Beschaffung“ arbeiten Vertreter:innen aller Teilkonzerngesellschaften, denen bestimmte Einkaufskategorien zugeordnet sind (Lead-Buyer-Gesellschaften). Sie sorgen für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen, beispielsweise für die Bereitstellung von Leitfäden und Schulungen (TCO-CO₂-Modell, ÖBB Toolbox). Regelmäßige Jour Fixes informieren über die Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich. Die Teammitglieder begleiten außerdem Einkäufer:innen bei der Durchführung von nachhaltigen Ausschreibungen.

G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Nähere Informationen zur Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung befinden sich im Unterkapitel G1-1.

G1-4 Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Kalenderjahr 2024 gab es keine Verurteilungen von Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns in Zusammenhang mit Korruptionstatbeständen im Sinne des österreichischen Strafgesetzbuchs. Maßnahmen, um gegen Verstöße gegen Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung vorzugehen, umfassen unter anderem:

- 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
 - Compliance-Kulturprogramm in der ÖBB Infrastruktur AG

G1-6 Zahlungspraktiken

Die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) 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	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Durchschnittliche Tage bis Rechnungsbegleichung (in Tagen) ¹⁾	33,5	33,8	-0,3	-0,8 %
Anteil angewandter Standardbedingungen bei Zahlungen (in %) ²⁾	81,8	80,1	-	1,7 %
Anhängige Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzug (in Anzahl)	0	0	-	-

¹⁾ Vom Rechnungsdatum bis zum Ausgleichsdatum.

²⁾ Die Standardbedingung für das Zahlungsziel beträgt 30 Tage.

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.

Sämtliche Rechnungen werden anhand eines Standardfreigabeprozesses geprüft und einmal pro Woche im Zuge des Großzahlungs 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 KMUs ist daher nicht erforderlich.

Da der ÖBB Infrastruktur-Konzern als Sektorenauftraggeber dem Vergaberecht unterliegt und alle Bieter gleich behandelt werden müssen, werden bei den Zahlungsbedingungen keine Unterscheidungen zwischen Branchen oder Lieferanten getroffen.

Unternehmensspezifische Information

Sustainable Finance

Regularien wie die „Principles of Responsible Banking“ (2019) und die EU-Taxonomie-Verordnung (2020) definieren klare Kriterien für nachhaltige Investitionen und sollen Greenwashing verhindern. Wichtige Kennzahlen sind CapEx, OpEx und Umsatz, wobei CapEx im Finanzierungsbereich besonders bedeutend ist. Ein anerkanntes Merkmal ist das ESG-Rating, das Unternehmen auf Basis von Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien bewertet. Der Bereich „Sustainable Finance“ ist dabei ein zentraler Baustein, da er eng mit dem wirtschaftlichen Erfolg verknüpft ist. Grund dafür ist nicht zuletzt eine zunehmende Kapitalintensivierung von ökologischen Effekten sowie die Verbindung von Nachhaltigkeitsstandards mit Finanzierungsformen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird in regelmäßigen Abständen durch ISS ESG einem ESG-Rating (Environment, Social, Governance) im Sektor Transportinfrastruktur unterzogen. Das aktuelle Update des Ratings erfolgte im Jahr 2023. Dabei wurde die ÖBB Infrastruktur AG wieder mit PRIME als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet. Bei der unabhängig durchgeführten Bewertung wurden Transportinfrastrukturunternehmen aus Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Australien einer strengen Prüfung unterzogen (über 100 Indikatoren werden beurteilt). Damit unterstreicht die ÖBB-Infrastruktur AG ihre internationale Vorreiterrolle. Investitionen in Bahninfrastruktur stellen daher eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung mit hohem Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft dar.



	2024	2023	Einheit
Corporate-Rating (ISS-ESG – Institutional-Shareholder-Services)	n. v. ⁷⁾	B-	Rating-Grade

⁷⁾ 2024 wurde kein ISS-ESG-Corporate-Rating durchgeführt.

E.5. Liste der in ESRS enthaltenen Angabepflichten und ESRS 2 Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben“

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 bzw. nicht wesentlich bewertet wurden, aufgelistet. E2 „Umweltverschmutzung“ und E3 „Wasser- und Meeresressourcen“ wurden gesamtheitlich als nicht wesentlich im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelt.

Die folgenden Angaben zu Umwelt, Soziales und Governance wurden den Belangen gemäß NaDiVeG zugeordnet.

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Allgemein					
ESRS 2- Allgemeine Angaben					
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	Wesentlich	E.1.	S. 31	
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Wesentlich	E.1.	S. 32	
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Wesentlich	E.1.	S. 32ff	
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	Wesentlich	E.1.	S. 35f	
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Wesentlich	E.1.	S. 36	
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Wesentlich	E.1.	S. 36ff	
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Wesentlich	E.1.	S. 39f	
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Wesentlich	E.1.	S. 40ff	
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Wesentlich	E.1.	S. 42f	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.1.	S. 43f	Nutzung der Übergangsbestimmung für ESRS 2 SBM-3 Absatz 48 Buchstabe e
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wesentlich	E.1.	S. 44ff	
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Wesentlich	E.1.	S. 48	

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)					
ESRS E1 – Klimawandel					
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Wesentlich	E.2.	S. 58	
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	Wesentlich	E.2.	S. 59ff	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.2.	S. 63f	
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wesentlich	E.2.	S. 64	
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Wesentlich	E.2.	S. 65ff	
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Wesentlich	E.2.	S. 68ff	
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Wesentlich	E.2.	S. 68ff	
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Wesentlich	E.2.	S. 77f	
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Wesentlich	E.2.	S. 78ff	
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	Wesentlich	E.2.	S. 84	
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	Nicht wesentlich			
E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)					
ESRS E4 – Biodiversität					
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.2.	S. 85	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.2.	S. 86f	
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich	E.2.	S. 87	
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich	E.2.	S. 87	
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich	E.2.	S. 87ff	
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich	E.2.	S. 87ff	
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Wesentlich	E.2.	S. 90ff	
E4-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)					
ESRS E5 Kreislaufwirtschaft					
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich	E.2.	S. 92	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich	E.2.	S. 93ff	
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich	E.2.	S. 95ff	
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich	E.2.	S. 95ff	
E5-4	Ressourcenzuflüsse	Wesentlich	E.2.	S. 107f	
E5-5	Ressourcenabflüsse	Wesentlich	E.2.	S. 108ff	
E5-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange und Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)					
ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens					
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 113	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 113	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Wesentlich	E.3.	S. 114ff	
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 119f	
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 121	
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	Wesentlich	E.3.	S. 122ff	
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Wesentlich	E.3.	S. 122ff	
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	Wesentlich	E.3.	S. 132	
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Wesentlich	E.3.	S. 133	
S1-9	Diversitätskennzahlen	Wesentlich	E.3.	S. 133	
S1-10	Angemessene Entlohnung	Wesentlich	E.3.	S. 133	
S1-11	Soziale Absicherung	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung
S1-12	Menschen mit Behinderungen	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Wesentlich	E.3.	S. 133	
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Wesentlich	E.3.	S. 134	
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Wesentlich	E.3.	S. 134	

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange und Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)					
ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette					
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 135	
SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 135	
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	E.3.	S. 136f	
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 138	
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 138	
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	Wesentlich	E.3.	S. 139ff	
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Wesentlich	E.3.	S. 139ff	

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innen und Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)					
ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften					
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 142	
SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 142	
S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Wesentlich	E.3.	S. 143f	
S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 144f	
S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 145	
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	Wesentlich	E.3.	S. 146f	
S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Wesentlich	E.3.	S.145f	

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange und Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)					
ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen					
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 148	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 148f	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	Wesentlich	E.3.	S. 149	
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 150	
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 150f	
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	Wesentlich	E.3.	S. 151ff	
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Wesentlich	E.3.	S. 151ff	

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
Governance (Bekämpfung von Korruption und Bestechung gemäß NaDiVeG)					
ESRS G1 – Unternehmensführung					
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Wesentlich	E.4.	S. 154	
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wesentlich	E.4.	S. 154	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Wesentlich	E.4.	S. 155ff	
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	Wesentlich	E.4.	S. 158	
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Wesentlich	E.4.	S. 158	
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	Wesentlich	E.4.	S. 158	
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Nicht wesentlich			
G1-6	Zahlungspraktiken	Wesentlich	E.4.	S. 159	

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	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS 2 – Allgemeine Angaben			
GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Wesentlich	S. 34
GOV-1	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e	Wesentlich	S. 34
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Wesentlich	S. 36ff
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Wesentlich	S. 40
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Wesentlich	S. 40
SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Wesentlich	S. 40

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E1 – Klimawandel			
E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14	Wesentlich	S. 59ff
E1-1	Unternehmen, die von den Paris- abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g	Nicht wesentlich	
E1-4	THG-Emissions-Reduktionsziele Absatz 34	Wesentlich	S. 68ff
E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Wesentlich	S. 77
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Wesentlich	S. 77
E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Wesentlich	S. 78
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	wesentlich	S. 78ff
E1-6	Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Wesentlich	S. 83
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate Absatz 56	Wesentlich	S. 84
E1-9	Risikoposition des Referenzwert- Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66	Wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a	Wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c	Wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c	Wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69	Wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
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	Nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen			
E3-1	Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Nicht wesentlich	
E3-1	Spezielles Konzept Absatz 13	Nicht wesentlich	
E3-1	Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Nicht wesentlich	
E3-4	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Nicht wesentlich	
E3-4	Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme			
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Wesentlich	S. 86
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe b	Wesentlich	S. 87
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe c	Wesentlich	S. 86
E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Nicht wesentlich	
E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane / Meere Absatz 24 Buchstabe c	Nicht wesentlich	
E4-2	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft			
E5-5	Nichtrecycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Wesentlich	S. 110f
E5-5	Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Wesentlich	S. 110f

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens			
ESRS 2 SBM3 S1	Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Nicht wesentlich	
ESRS 2 SBM3 S1	Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Nicht wesentlich	
S1-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Wesentlich	S. 118
S1-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21	Wesentlich	S. 118
S1-1	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Nicht wesentlich	
S1-1	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Wesentlich	S. 116
S1-3	Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Wesentlich	S. 121
S1-14	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Wesentlich	S. 133
S1-14	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Wesentlich	S. 133
S1-16	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Wesentlich	S. 134
S1-16	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Wesentlich	S. 134
S1-17	Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Wesentlich	S. 134
S1-17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Wesentlich	S. 134
ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette			
ESRS 2 SBM3 S2	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Nicht wesentlich	
S2-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Wesentlich	S. 137
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Wesentlich	S. 137
S2-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Wesentlich	S. 137
S2-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19	Wesentlich	S. 137
S2-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Wesentlich	S. 139

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften			
S3-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Nicht wesentlich	
S3-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Nicht wesentlich	
S3-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen			
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	Wesentlich	S. 149
S4-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Wesentlich	S. 149
S4-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Wesentlich	S. 149

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS G1 – Unternehmenspolitik			
G1-1	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Nicht wesentlich	
G1-1	Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblower:innen) Absatz 10 Buchstabe d	Nicht wesentlich	
G1-4	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Wesentlich	S. 158
G1-4	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Wesentlich	S. 158

Wien, am 19.03.2025

Die Vorstandsmitglieder

Mag.^a Silvia Angelo
(Ressort Finanzen, Services, Immobilien)

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc
(Ressort Netzausbau und
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)

Glossar

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
BFS	Betriebsführungsstrategie
BFZ	Betriebsführungszentrale
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BTKm	Bruttotonnenkilometer
CER	Community of European Railway
CO ₂	Kohlendioxid
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
EAP	Ersatzarbeitsplatz
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Zinsen (earnings before interest and tax)
EBITDA	Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)
EBT	Gewinn vor Steuern (earnings before tax)
ESRS	European Sustainability Reporting Standards
ETCS	European-Train-Control-System
EUR	EUR
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
FTE	Vollzeitäquivalent (Full-Time-Equivalent)
GRI	Global Reporting Initiative
GWh	Gigawattstunde
Hbf	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardization)
km	Kilometer(n)
km ²	Quadratkilometer(n)
m	Meter(n)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NACE-Code	Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft
RPL	Rahmenplan
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
t	Tonnen
TEUR	Tausend EUR
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
VO	Verordnung
Zugkm	Zugkilometer

Erklärung gemäß § 124 (1) BörseG

173

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter:innen

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

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

Wien, am 19.03.2025

Die Vorstandsmitglieder

Mag.^a Silvia Angelo
(Ressort Finanzen, Services, Immobilien)

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc
(Ressort Netzausbau und
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2024

174

	Erläuterung	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Umsatzerlöse	4	1.231.574,6	1.249.493,8
Bestandsveränderungen		-3,0	1.590,3
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	458.547,1	410.208,3
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.529.000,2	2.130.343,7
Gesamterträge		4.219.119,0	3.791.636,1
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-754.375,0	-630.425,7
Personalaufwand	8	-1.505.464,0	-1.403.833,8
Abschreibungen	9	-1.000.375,4	-920.714,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-448.100,1	-404.728,8
Wertminderungsaufwendungen/-aufholungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	767,3	1.367,3
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		511.571,8	433.301,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.791,1	1.015,4
Zinserträge	11	35.308,1	19.674,3
Zinsaufwendungen	11	-553.965,6	-448.707,9
Sonstiger Finanzertrag	12	25.552,1	7.750,2
Sonstiger Finanzaufwand	12	-7.696,5	-5.333,5
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-499.010,7	-425.601,5
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		12.561,0	7.699,5
Ertragsteuern	13	21.165,9	-117.819,9
Konzernjahresergebnis		33.726,9	-110.120,4
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		33.058,8	-110.334,6
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		668,1	214,2

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2024

175

	Erläuterung	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Konzernjahresergebnis		33.726,9	-110.120,4
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		3.289,3	-5.260,1
Steuereffekte		-25,0	25,0
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		3.264,3	-5.235,1
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-6.636,2	-174.275,8
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	50.246,0	-238.445,5
Steuereffekte		-10.030,3	97.308,5
Posten, die in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert wurden oder künftig umgegliedert werden können		33.579,6	-315.412,8
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		36.843,9	-320.647,9
Konzerngesamtergebnis		70.570,8	-430.768,3
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		69.902,7	-430.982,5
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		668,1	214,2

Konzern-Bilanz zum 31.12.2024

Vermögen	Erläuterung	31.12.2024 in TEUR	31.12.2023 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	32.367.038,6	30.294.840,8
Immaterielle Vermögenswerte	15	1.162.433,5	1.030.475,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	517.562,2	297.559,3
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.692,3	49.319,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	161.804,5	181.927,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	73.403,6	70.451,4
Latente Steueransprüche	13	70.708,0	58.944,0
		34.402.642,7	31.983.518,1
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	101.163,8	87.384,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	242.051,4	310.956,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	394.035,4	282.164,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	55.734,5	81.735,8
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	0,0	7.188,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	35.062,4	25.262,7
		828.047,6	794.692,6
		35.230.690,2	32.778.210,7
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	541.629,0	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	-14.315,8	-47.895,4
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-5.074,8	-8.339,1
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	412.705,8	379.647,0
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.434.944,2	1.362.296,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	868,4	414,7
		1.435.812,6	1.362.711,4
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	29.492.151,6	27.040.397,2
Rückstellungen	26	187.748,7	217.310,8
Sonstige Verbindlichkeiten	27	26.258,1	18.479,0
		29.706.158,5	27.276.187,0
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	1.965.800,3	2.112.751,0
Rückstellungen	26	337.697,9	224.096,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1.272.900,3	1.225.164,4
Sonstige Verbindlichkeiten	27	512.320,6	570.900,3
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	19	0,0	6.400,0
		4.088.719,1	4.139.312,3
		35.230.690,2	32.778.210,7

Konzern-Geldflussrechnung 2024

	Erläuterung	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		12.561	7.700
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.145.341	1.064.899
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		-156	17
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-144.965	-144.185
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		8.812	7.578
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von zur Veräußerung gehaltener Vermögensgruppen	19	-13.895	0
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-752	-2.503
+ Zinsaufwand	11	553.966	448.708
- Zinsertrag	11	-35.308	-19.674
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-11.453	-2.010
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Vermögenswerte		138.606	430.371
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		-181.486	-762.354
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	60.252	8.737
- Gezahlte Zinsen		-583.651	-508.999
+ Erhaltene Zinsen		69.464	36.617
- Gezahlte Ertragsteuern	13	117	0
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.017.451	564.902
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		23.524	35.723
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte *)	14, 15	-3.494.109	-3.206.605
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	500
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-41	-400
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	230.121	181.495
+ Erhaltene Dividenden		1.475	1.715
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-3.239.030	-2.987.572
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-214	-359
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25, 34	32.000	15.000
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	34	-1.200.990	-1.008.961
- Auszahlung aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	34	-11.804	-12.988
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	3.913.934	4.581.851
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	-280.000	-200.000
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		2.452.926	3.374.543
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-268.615	-1.220.488
Zugang Liquide Mittel aus Übertragung Teilbetrieb		58	0
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		231.347	951.873
Liquide Mittel zum Periodenende		-37.210	-268.615

*) Siehe Erläuterung 34 Teilbetrieb Infrastruktur der Granz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2024

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2023	500.000,0	538.884,2	267.517,4	-3.104,0	489.981,5	1.793.279,1	559,6	1.793.838,7
Konzernjahresergebnis					-110.334,6	-110.334,6	214,2	-110.120,4
Sonstiges Ergebnis			-315.412,8	-5.235,1		-320.647,9		-320.647,9
Konzerngesamtergebnis			-315.412,8	-5.235,1	-110.334,6	-430.982,5	214,2	-430.768,3
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-359,1	-359,1
Stand am 31.12.2023	500.000,0	538.884,2	-47.895,4	-8.339,1	379.647,0	1.362.296,7	414,7	1.362.711,4

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2024	500.000,0	538.884,2	-47.895,4	-8.339,1	379.647,0	1.362.296,7	414,7	1.362.711,4
Konzernjahresergebnis					33.058,8	33.058,8	668,1	33.726,9
Sonstiges Ergebnis			33.579,6	3.264,3		36.843,9		36.843,9
Konzerngesamtergebnis			33.579,6	3.264,3	33.058,8	69.902,7	668,1	70.570,8
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-214,4	-214,4
Zugang Übertragung Teilbetrieb *)		2.744,8				2.744,8		2.744,8
Stand am 31.12.2024	500.000,0	541.629,0	-14.315,8	-5.074,8	412.705,8	1.434.944,2	868,4	1.435.812,6

*) Siehe Erläuterung 2 zum Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2024

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Infrastruktur AG) mit Sitz in Österreich, 1020 Wien, Praterstern 3, FN 71396 w, ist eine eingetragene Aktiengesellschaft im Sinne des österreichischen Aktiengesetzes, deren Anteile von der Österreichische Bundesbahnen Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) gehalten werden. Die Anteile der ÖBB-Holding AG sind zu 100 % dem österreichischen Bund vorbehalten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochterunternehmen bilden den Konzern der ÖBB-Infrastruktur AG (fortan ÖBB Infrastruktur-Konzern). Das Grundkapital ist unverändert gegenüber dem Vorjahr in 100.000 Stückaktien zerlegt. Die Aktien sind Namensaktien und lauten auf die ÖBB-Holding AG. Die Aktien werden nicht öffentlich gehandelt. Der Teilkonzern steht mit der ÖBB-Holding AG in einem Konzernverhältnis und gehört ihrem Vollkonsolidierungskreis an. Der Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG wird im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, von dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung und Entwicklung von Immobilien.

Gemäß § 51 Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung bedarf die ÖBB-Infrastruktur AG weder zum Bau noch zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen einer Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wie auch der Betrieb und die Erhaltung werden über die selbst erwirtschafteten Cashflows, über Fremdkapitalaufnahmen für die der Bund haftet sowie Finanzierungen des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB Konzerns werden durch eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen. Der Bau des Brenner Basistunnels, sämtlicher erforderlicher Bauwerke, soweit diese für die Bauarbeiten und den anschließenden Betrieb notwendig sind, sowie die Bereitstellung der Anlagen nach Fertigstellung für die Netzzugangsberechtigten in der Betriebsphase ist Aufgabe der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, eines Gemeinschaftsunternehmens des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2024 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2024 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen Euro (Mio. EUR) bzw. in Tausend Euro (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten. Im Interesse der Lesefreundlichkeit wurde teilweise auf eine explizit geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2023 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 1	Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2024	nein
IAS 1	Klassifizierung von Schulden mit Covenants	01.01.2024	nein
IFRS 16	Sale-and-Lease-Back-Transaktionen	01.01.2024	nein
IAS 7/IFRS 7	Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen	01.01.2024	nein

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

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

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

Standards / Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IAS 21	Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025	nein
IFRS 9/IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	01.01.2026 ²⁾	wird analysiert
AIP Volume 11	IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7	01.01.2026 ²⁾	wird analysiert
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 18	Darstellung und Angaben in Abschlüssen	01.01.2027 ²⁾	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.

Der neue Standard IFRS 18 wird den bisherigen Standard IAS 1 *Darstellung des Abschlusses* ersetzen. Die Zielsetzung bei der Erarbeitung des neuen Standards lag auf der Verbesserung der Berichterstattung über die finanzielle Leistung eines Unternehmens mit Schwerpunkt auf der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Zu den wesentlichen Neuerungen gehören die Einführung von vordefinierten Zwischensummen und die Kategorisierung von Erträgen und Aufwendungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung, Vorschriften zur Verbesserung der Zusammenfassung und der Aufgliederung von Posten sowie die Einführung von Angaben zu bestimmten von der Unternehmensleitung definierten Erfolgskennzahlen. Die Auswirkung von IFRS 18 wird im ÖBB Infrastruktur-Konzern derzeit evaluiert.

Das IASB hat am 18. Dezember 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 Accounting, wenn solche Verträge als Sicherungsinstrumente verwendet werden,
- Zusatzangaben, um die Auswirkungen solcher Verträge auf das Ergebnis und künftige Zahlungsströme des Unternehmens zu veranschaulichen.

Derzeit werden die Auswirkungen auf die Bilanzierung der drei langfristigen Stromlieferverträge evaluiert.

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

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

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

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

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

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

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

Unternehmenszusammenschlüsse

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

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

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

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Derzeit werden im ÖBB Infrastruktur-Konzern keine Firmenwerte bilanziert.

Assoziierte Unternehmen

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

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

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

Gemeinschaftsunternehmen

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

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 15 (Vj: 13) weitere vollkonsolidierte und drei (Vj: drei) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein [Vj: ein] ausländisches), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 19 (Vj: 17) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB Infrastruktur-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in per Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1 % der Konzernwerte liegen.

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
<i>Stand 31.12.2022 = 31.12.2023</i>	14	3	17
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Zugang	2	0	2
Stand 31.12.2024	16	3	19
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1

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 der beizulegende Zeitwert des Vermögens der beiden Unternehmen im Wesentlichen in einem Vermögenswert konzentriert ist, 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.

Mit Beschluss des Nationalrates 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. Die Übertragung erfolgte nach § 17 Spaltungsg (Abspaltung zur Aufnahme) zum Spaltungsstichtag 01.01.2024. 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 Reserve aufzudecken.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien gemäß IAS40 werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die während der Errichtung und des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

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

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

Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen. Die Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80 bzw. 150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte liegen den linearen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2024 und im Geschäftsjahr 2023 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	2–35
Nutzungsrechte technische Anlagen und Maschinen	8
Nutzungsrechte andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7 (Vj: 6)

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

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

Zuwendungen der öffentlichen Hand

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

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

Zuschüsse von Dritten

Zuschüsse zu Errichtungskosten von Sachanlagen (z. B. Lawinenverbauungen) werden bilanziell erfasst und aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. An Dritte gewährte Zuschüsse werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert, insofern diese einen Nutzen in künftigen Perioden entfalten.

Geleistete Zuschüsse an Gemeinschaftsunternehmen (Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE) werden unter den immateriellen Vermögenswerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ ausgewiesen. Da der Bund den Ausbau des Brenner Basistunnels zur Gänze finanziert, leistet er entsprechende Zuschüsse (in Form einer 50-jährigen Annuität). Diese werden ebenfalls unter den immateriellen Vermögenswerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ als erhaltene Kostenbeiträge erfasst.

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2024 unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–15
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 „Wertminderung von Vermögenswerten“ wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ermittelt grundsätzlich den Nutzungswert, da davon auszugehen ist, dass der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2025 und Mittelfristplanung 2026 bis 2030) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst. Die Wertminderung wird anteilig den Vermögenswerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wobei die Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Es wurden weder 2023 noch 2024 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

Nähere Informationen werden im Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung des Bundes“ in Erläuterung 32 gegeben.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sowie der Anteile an assoziierten Unternehmen wird auf den obigen Absatz „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“ verwiesen.

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppen von Vermögenswerten und Schulden

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

Vorräte

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

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

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, die für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen sowie Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie z.B. die Flächen des ehemaligen 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 Verkauf.

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

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

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

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

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

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

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB Infrastruktur-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z. B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hält keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

Derivate

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

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

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

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

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

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

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

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

Generelles Wertminderungsmodell

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

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

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

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

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

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

Die Ausfallwahrscheinlichkeit wird zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Vermögenswerten und das Vorliegen einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos während aller Berichtsperioden berücksichtigt. Um zu beurteilen, ob sich das Ausfallrisiko signifikant erhöht hat, wird das Ausfallrisiko im Hinblick auf den Vermögenswert am Abschlussstichtag mit dem Ausfallrisiko im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes verglichen. Dabei werden verfügbare angemessene und belastbare zukunftsorientierte Informationen berücksichtigt.

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor' s als gegeben an.

Vereinfachtes WertminderungsmodellForderungen aus Lieferungen und Leistungen

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB Infrastruktur-Konzern den gemäß IFRS9 verpflichtend anzuwendenden vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden. Soweit objektive Hinweise auf Wertminderungen bestehen (z.B. Insolvenzen) werden Einzelwertberichtigungen gebildet.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird eine Wertberichtigungsmatrix angewendet, um die 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 Ausfallraten werden um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value-Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsenkurs und Finanzverbindlichkeiten basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB Infrastruktur-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Values der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsenotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair Value-Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.7).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair-Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB Infrastruktur-Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

Leasingverhältnisse

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der ÖBB Infrastruktur-Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der ÖBB Infrastruktur-Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB Infrastruktur-Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den ÖBB Infrastruktur-Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB Infrastruktur-Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kauf- oder Verlängerungsoption, wenn der ÖBB Infrastruktur-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB Infrastruktur-Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie

anpasst, wenn der ÖBB Infrastruktur-Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf null verringert hat.

In der Bilanz weist der ÖBB Infrastruktur-Konzern Nutzungsrechte, die nicht der Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat von der Erleichterung Gebrauch gemacht, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (bis 5.000,00 EUR) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern tritt auch als Leasinggeber auf und stuft bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der ÖBB Infrastruktur-Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der ÖBB Infrastruktur-Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines 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 Infrastruktur-Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB Infrastruktur-Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist lediglich eine einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtung für ein ehemaliges Vorstandsmitglied eingegangen. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB Infrastruktur-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Vorsorgekassen für Mitarbeiter:innen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

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

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen“ auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 „Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“ bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

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

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB Infrastruktur-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. In beiden Berichtsjahren wurden keine Vertragsverbindlichkeiten identifiziert.

Ertragsrealisierung

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

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat keine Verträge identifiziert, bei denen der Zeitraum zwischen der Übertragung des versprochenen Guts bzw. der Dienstleistung auf den Kunden und die Zahlung durch den Kunden ein Jahr überschreitet. Entsprechend wird die zugesagte Gegenleistung nicht um den Zeitwert des Geldes angepasst.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur (Infrastrukturbenützung) des ÖBB Infrastruktur-Konzerns werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Wegeentgelte 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 Wegeentgelte und der Dienstleistungsentgelte sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVU. Eine wesentliche Leistung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns ist das sogenannte Produkt „Zugtrasse“ (Mindestzugangspaket). Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne dem ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Wegeentgelte werden in den SNNB der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der veröffentlichten SNNB bestellen die EVU ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode. 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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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 erbrachten 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.

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 Bahnhof- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie des Nordwestbahnhofs, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals, die überwiegend zeitraumbezogen erfasst werden.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkw an und werden IFRS 16 zugerechnet. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen stattfinden, erfasst werden. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den von Mietenden erzielten Umsätzen verrechnet werden; sie werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätenzuschuss) handelt es sich

um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, weshalb der ÖBB Infrastruktur-Konzern diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert.

Zinsen und Dividenden

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

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

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Steuerliche Verhältnisse

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

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

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger mit einem Großteil der Tochterunternehmen des Gesamtkonzerns abgeschlossen, darunter auch mit der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften als Gruppenmitgliedern. Demnach wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppenmitgliedern Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Negative Steuerumlagen werden erst bei effektiver Nutzung der Verluste durch den Gruppenträger den betroffenen Gruppenmitgliedern abgegolten. Die Steuerumlagen werden nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung nach rechtskräftiger Veranlagung der Körperschaftsteuer des Gruppenträgers fällig.

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

Ertragsteuern und Latente Steuern

Ertragsteuern umfassen sowohl laufende als auch latente Steuern. Die laufenden Steuern betreffen sämtliche Steuern, die auf den steuerpflichtigen Gewinn der Konzerngesellschaften erhoben werden. Die sonstigen Steuern wie z. B. vermögensabhängige Steuern oder Betriebssteuern (Strom, Energie) sind in den entsprechenden betrieblichen Aufwendungen enthalten. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß IAS 12 „Ertragsteuern“ für alle temporären Unterschiede zwischen Steuer- und IFRS-Bilanzwerten, für Steuergutschriften und Verlustvorträge im Konzernabschluss gebildet.

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmeregelungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten („tax base“) sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeitenmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Wenn im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder

einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen hat, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

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

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

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

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

Zum 31.12.2023 wurde die internationale Steuerreform – Pillar-II-Gesetzgebung (globale Mindestbesteuerung) – bereits in österreichisches Recht überführt. Das Gesetz findet erstmals Anwendung für Geschäftsjahre, die nach dem 31.12.2023 beginnen. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern als Teilkonzern des ÖBB Konzerns fällt in den Anwendungsbereich dieser Regelungen. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern evaluiert laufend die grundsätzliche Betroffenheit und die Jurisdiktionen, aus denen der Teilkonzern möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-II Top-up-Tax (Primärerergänzungssteuer) oder einer Qualified-Domestic-Minimum-Top-up-Tax (nationale Ergänzungssteuer) ausgesetzt ist. Die Anwendung einer Top-up-Tax für den ÖBB Infrastruktur-Konzern ist nicht zutreffend, da die ÖBB-Infrastruktur AG nicht als Ultimate-Parent-Entity (oberste Muttergesellschaft) im Sinne der Regelung qualifiziert ist. Die Top-up-Tax findet vielmehr auf Ebene der ÖBB-Holding AG Anwendung. Es könnten sich auf lokaler Ebene bei Konzerngesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG allenfalls Anwendungsfälle durch etwaige nationale Ergänzungssteuern ergeben.

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

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB Infrastruktur-Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen, beispielsweise 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.

Weiteres hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind:

a. Versorgungspläne für Arbeitnehmer:innen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

b. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um +/- 1 Jahr um rd. 141,4 Mio. EUR (Vj: rd. 122,5 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 102,0 Mio. EUR (Vj: rd. 96,3 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2024. Im Geschäftsjahr 2023 wurde die Nutzungsdauer für einen kleinen Teil der Anlagengruppe „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen“ verlängert. Dadurch hat sich die jährliche Abschreibung in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR verringert. Es handelte sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die im Vorjahr prospektiv zur Anwendung kam.

c. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste.

Zum 31.12.2024 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2024. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenutzungsentgelts (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2024 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge bis einschließlich der Netzfahrplanperiode 2021) sowie um die Zulässigkeit der Höhe der Stationsentgelte bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2015 bis 2021 sowie der Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016 bis 2024.

Für die Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016 bis 2023, das Mindestzugangspaket in den Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 und die Verkehrsstationen in den Netzfahrplanperioden 2012 bis 2023 wird nach Verhandlungen gemäß § 68a EisbG unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH bzw. Schienen-Control Kommission eine marktweite Bereinigung der Verfahren angestrebt. Im Ergebnis soll diese Bereinigung zur Beendigung dieser Verfahren führen. Die Rückstellung wurde in Höhe der marktweiten Bereinigung inklusive des unpräjudiziellen Angebots des Ersatzes für Kosten und Nachfragekompensation gebildet.

Die Rückstellung für das Wegeentgelt ist vom Vergleich nicht betroffen. Aufgrund der Finanzierungsvereinbarungen für die ÖBB-Infrastruktur AG zur Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 bestand für die Netzfahrplanperiode 2022, 2023 und 2024 keine Notwendigkeit mehr Marktaufschläge einzuheben. Durch diesen Entfall der Marktaufschläge reduziert sich das betragsmäßige Risiko der Rückstellung für das Wegeentgelt 2022, 2023 und 2024 im Vergleich zu den vorangegangenen Netzfahrplanperioden wesentlich. Weiters wurden bei der Wegeentgeltfestlegung für die Netzfahrplanperiode 2022, 2023 und 2024 Kürzungen auf Basis der verfügbaren Informationen zu den jeweiligen Verfahrensständen berücksichtigt, sodass diese Kürzungen geringer als in den vorangegangenen Netzfahrplanperioden ausfallen sollten. Auf Basis der daraus abgeleiteten Annahmen wurde die Rückstellung bis 2024 berechnet und dafür vorgesorgt.

Ebenso ist die Rückstellung für das Bahnstromnetzentgelt für das Geschäftsjahr 2024 vom Vergleich nicht betroffen. Die Rückstellungshöhe wurde auf Basis des Informationsstandes aus den bisherigen Verfahren unter Berücksichtigung von Weiterentwicklungen im Entgeltmodell berechnet und vorgesorgt.

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

Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Die Höhe der erwarteten Stilllegungskosten hängt maßgeblich von den Annahmen der Rückbauschenarien ab.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft die mit der Beseitigung von Kontaminationen von Liegenschaften und Flächen der Gesellschaft anfallenden Kosten. Die Grundlagen der Kostenschätzung beruhen auf dem vermuteten Kontaminationsumfang. Der Kostenschätzung liegt eine 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. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,3 Mio. EUR) erhöht/verringert. Auf die Ermittlung von Sensitivitäten für die Rückstellung von Freimachungskosten wurde verzichtet, da die Rückstellung aus vielen Einzelbeträgen besteht, für die unterschiedliche Parameter, Schätzungen und Berechnungen zu Anwendung kommen. Die Änderung einzelner Parameter würde daher keine besondere Aussagekraft haben. Hinsichtlich der regulierungsrechtlichen Verfahren wird auf die Schutzklausel IAS 37.92 verwiesen (Erläuterung 26.2).

Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

d. Ertragsteuern

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

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

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen als die ÖBB-Infrastruktur AG kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet. Dies war zum 31.12.2024 und zum 31.12.2023 nicht erforderlich.

e. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2024 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

f. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern versteht Nachhaltigkeit ganzheitlich und verknüpft erfolgreiches Wirtschaften mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung. Damit wird eine nachhaltige Unternehmensausrichtung im Sinne des Vorsorgeprinzips erreicht. Auf Basis dieses ganzheitlichen Ansatzes werden sowohl die Chancen als auch die Risiken durch das Unternehmen auf die Umgebung und ebenso für das Unternehmen selbst in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen ermittelt. Auf Basis der jährlich aktualisierten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse hinsichtlich physischer Klimarisiken, welche im ÖBB Infrastruktur-Konzern 2022 das erste Mal im Zuge der Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung durchgeführt wurde, sowie einer allgemeinen Chancen- und Risikoanalyse konnten folgende maßgebliche Themen mit Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken identifiziert werden, die eine Auswirkung auf den ÖBB Infrastruktur-Konzern haben.

- Das Risiko von vermehrten Extremwetterereignissen bedingt durch den Klimawandel (Stark-Niederschlägen, Hochwasser, Muren, Stürme, Hitzewellen etc.) hat in den Geschäftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns negative Auswirkungen. Einmal mehr hat dies speziell das Hochwasser in Wien und Niederösterreich im September 2024 gezeigt. Um diesen 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. Mit zielgerichteten Anpassungen soll zukünftig die Leistungsfähigkeit des Systems Bahn abgesichert werden.

- Der Klimawandel birgt aber auch eine Chance für das Unternehmen im Hinblick auf Wachstum des öffentlichen Verkehrs und Ausbau des Bahnangebots, wodurch sich eine mögliche Steigerung von Auslastungen und damit verbunden von Produktivität, aber auch eine Steigerung von Erlösen / Umsätzen ergeben kann. In weiterer Folge ist dies 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 Infrastruktur-Konzern direkt und indirekt das Risiko der Steigerung der Energiepreise, und zwar sowohl für erneuerbare Energie (durch Verknappung am Markt) als auch für fossile Energie (durch Einführung der CO₂-Abgabe). 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 kam es aufgrund des Hochwassers im September 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 Infrastruktur-Konzerns sowie etwaiger Anpassungsmaßnahmen aller vollkonsolidierten Tochtergesellschaften finden sich in der nichtfinanziellen Erklärung. Diese ist im Konzernlagebericht der ÖBB-Infrastruktur AG enthalten.

Unterscheidung der Fristigkeiten

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

Saldierungen

Aufwendungen und Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs (Anpassung an das Bedarfsprofil) sowie aus der Ausgleichsenergie werden saldiert.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstiger Rechte, auf die der ÖBB Infrastruktur-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität sowie bei der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen und der Abhängigkeit von Gesellschaften des übrigen ÖBB Konzerns wird auf die Ausführungen unter Erläuterung 32 verwiesen.

Ukrainekrise – finanzielle Auswirkungen

Aufgrund des Krieges in der Ukraine kam es während des Jahres 2022 zu enormen Preissprüngen auf den Energiemärkten, die im August 2022 zu einem noch nie dagewesenen Allzeithoch führten. Seitdem ging das allgemeine Preisniveau auf den Energiemärkten zurück, verblieb dennoch im Geschäftsjahr 2024 auf einem im Vergleich zur Zeit vor dem Allzeithoch hohen Niveau. Mögliche künftige Auswirkungen der Ukrainekrise auf die Bewertung einzelner Vermögenswerte und Schulden werden fortlaufend analysiert. Von den Auswirkungen des Krieges in der Ukraine ist die Geschäftstätigkeit und damit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage mittelbar betroffen. Die mittelbare Betroffenheit ergibt sich aus gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen, Änderungen der Zinslandschaft und der Wechselkurse.

Zudem ergaben sich aufgrund der hohen Inflationsraten durch tarifliche Vereinbarungen Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen.

Alle Tochterunternehmen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns haben ihren Sitz in Österreich. Es gibt keine wesentliche Geschäftstätigkeit mit Kunden oder Lieferanten aus der Ukraine oder Russland, weshalb aus diesem Grund keine wesentlichen Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste aus Forderungen in diesen Ländern gebildet werden mussten.

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

4. Umsatzerlöse

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Infrastrukturbenützung	423,9	470,9
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	401,9	414,1
Mieterlöse	185,9	176,4
Erlöse aus Verwertungsobjekten	10,9	4,6
Sonstige Umsatzerlöse	209,0	183,5
Gesamt	1.231,6	1.249,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>883,8</i>	<i>895,8</i>

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt.

In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 103,1 Mio. EUR (Vj: rd. 59,9 Mio. EUR) und Traktionsstromentgelte in Höhe von rd. 263,8 Mio. EUR (Vj: rd. 314,1 Mio. EUR) enthalten.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse solche aus Telekommunikationsleistungen, aus Reparaturleistungen, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen, aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals sowie Fertigungsaufträge für Dritte.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können in folgende Kategorien gemäß IFRS 15 gegliedert werden:

in Mio. EUR	2024	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
	Umsatzerlöse gem. IFRS 15	kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
Umsatzerlöse							
Infrastrukturbenützung	423,9	423,9	0,0	0,0	423,9	423,9	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	401,9	401,9	0,0	0,0	401,9	401,9	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	10,9	10,9	0,0	10,9	0,0	10,9	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	202,9	202,9	0,0	0,6	202,3	202,9	0,0
Gesamt	1.039,6	1.039,6	0,0	11,5	1.028,1	1.039,6	0,0

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

in Mio. EUR	2023	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
	Umsatzerlöse gem. IFRS 15	kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
Umsatzerlöse							
Infrastrukturbenützung	470,9	470,9	0,0	0,0	470,9	470,9	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	414,1	414,1	0,0	0,0	414,1	414,1	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	4,6	4,6	0,0	4,6	0,0	4,6	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	177,1	177,1	0,0	0,5	176,6	177,1	0,0
Gesamt	1.066,7	1.066,7	0,0	5,1	1.061,6	1.066,7	0,0

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

Die Mieterlöse über rd. 185,9 Mio. EUR (Vj: rd. 176,4 Mio. EUR) sowie sonstige Umsatzerlöse in Höhe von rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 6,4 Mio. EUR) werden in der obigen Tabelle nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

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

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 60,8 % (Vj: rd. 60,8 %) Personalkosten, rd. 20,9 % (Vj: rd. 22,2 %) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 18,6 % (Vj: rd. 17,0 %) Sachaufwendungen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	2.471,8	2.077,2
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	32,6	22,4
Übrige sonstige betriebliche Erträge	24,6	30,7
Gesamt	2.529,0	2.130,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,3</i>	<i>6,9</i>

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb, die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten. Hinsichtlich der Vergütung für die entfallenen Marktaufschläge wird auf die Erläuterung 4 verwiesen.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Materialaufwand	236,7	211,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	517,7	419,4
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>446,4</i>	<i>334,5</i>
Gesamt	754,4	630,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>131,2</i>	<i>133,5</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 197,4 Mio. EUR (Vj: rd. 178,7 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR).

Es bestehen drei langfristige Strombezugsverträge, wovon zwei als Derivate bilanziert werden, da regelmäßig auch Verkäufe erfolgen und ein Strombezugsvertrag die Own-Use-Exemption erfüllt. Hinsichtlich der langfristigen Verpflichtungen wird auf Erläuterung 28.2. verwiesen.

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

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	1.189,8	1.114,8
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	286,8	264,3
Aufwendungen für Abfertigungen	15,5	13,3
Aufwendungen für Altersversorgung	13,4	11,5
Gesamt	1.505,5	1.403,8

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

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

Anzahl Mitarbeiter:innen	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2024	2023
Angestellte	7.003	6.255	748	12 %	6.700	5.975
Arbeiter:innen	4.294	3.881	413	11 %	4.170	3.791
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	6.054	6.842	-788	-12 %	6.437	7.255
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	17.351	16.978	373	2 %	17.307	17.021
Lehrlinge	1.636	1.563	73	5 %	1.429	1.354
Gesamt mit Lehrlingen	18.987	18.541	446	2 %	18.736	18.375

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2024	2023
Angestellte	6.811,5	6.093,5	718,0	12 %	6.516,6	5.819,6
Arbeiter:innen	4.276,0	3.865,9	410,1	11 %	4.153,5	3.777,5
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	5.922,9	6.705,3	-782,4	-12 %	6.303,2	7.110,1
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	17.010,4	16.664,7	345,7	2 %	16.973,3	16.707,2
Lehrlinge	1.636,0	1.563,0	73,0	5 %	1.429,2	1.354,2
Gesamt mit Lehrlingen	18.646,4	18.227,7	418,7	2 %	18.402,5	18.061,4

9. Abschreibungen

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.087,2	1.015,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	49,6	43,7
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	8,5	5,5
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-145,0	-144,2
Abschreibung Gesamt	1.000,4	920,7

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

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

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	149,2	157,2
Büroerfordernisse	81,7	70,5
Verluste aus Anlagenabgängen	27,5	30,0
Holdingsumlage	21,2	20,0
Reisegebühren	18,9	17,7
Aus- und Fortbildung	8,8	8,4
Betriebliche Steuern	6,2	4,5
Übrige	134,5	96,4
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	448,1	404,8
Wertminderungen/-aufholungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-0,8	-1,4
Gesamt	447,3	403,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>196,8</i>	<i>173,5</i>

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

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere die Kosten für kurzfristige Mietverhältnisse bzw. Mietverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert sowie Lizenzaufwendungen, Aufwandsentschädigungen, Versicherungen, Schadensfälle, Marketing- und Werbekosten, die Anmietung von Personal, Zahlungen an verbundene Unternehmen für Beförderungsleistungen an Mitarbeiter:innen sowie Betriebsküchen.

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

	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	471	399
Andere Bestätigungsleistungen	103	57
Sonstige Leistungen	0	53
Gesamt	574	509

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde im Geschäftsjahr 2024 wie im Vorjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden in den Geschäftsjahren 2024 und 2023 die Prüfungen der Nichtfinanziellen Erklärung im Konzernlagebericht und des Jahresfinanzberichts im XHTML-Format verrechnet.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	35,3	19,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>16,3</i>	<i>1,6</i>
Zinsaufwendungen	-554,0	-448,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-16,3</i>	<i>-30,7</i>
Gesamt	-518,7	-429,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0*)</i>	<i>-29,1</i>

*) Kleinstbetrag.

Die Zinserträge betreffen Haftungsentgelte gegenüber verbundenen Unternehmen, Zinsabgrenzungen, die Veranlagung der aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen und Zinsen aus Depots ehemaliger Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Negativzinsen in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR (Vj: rd. 9,7 Mio. EUR) aus aufgenommenen Darlehen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 700,8 Mio. EUR (Vj: rd. 583,2 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 246,1 Mio. EUR (Vj: rd. 258,4 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 106,5 Mio. EUR (Vj: rd. 105,0 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und mit rd. 301,3 Mio. EUR (Vj: rd. 164,5 Mio. EUR) auf die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 146,8 Mio. EUR (Vj: rd. 134,5 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14). Des Weiteren sind in den Zinsaufwendungen auch Aufwendungen für Haftungsentgelte in Höhe von rd. 10,7 Mio. EUR (Vj: rd. 11,4 Mio. EUR) enthalten.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	25,6	7,7
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	<i>20,2</i>	<i>4,9</i>
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>5,2</i>	<i>2,8</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-7,7	-5,3
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	<i>-0,3</i>	<i>0,0</i>
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>-5,1</i>	<i>-2,9</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-2,3</i>	<i>-2,4</i>
Gesamt	17,9	2,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-2,3</i>	<i>-2,4</i>

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen im Zusammenhang mit Restposten aus ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen auch Bewertungsergebnisse aus Derivaten. Im Vorjahr waren die Bewertungsergebnisse aus Derivaten überwiegend in den sonstigen Finanzaufwendungen enthalten.

Die Erträge aus der Bewertung von Derivaten sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen, da zum 31.12.2023 Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert hauptsächlich das Lieferjahr 2024 betroffen haben und daher 2024 in die sonstigen Finanzerträge umgebucht wurden. Zum 31.12.2024 wurde dieser Effekt durch die Bewertung der aktuellen Derivate nicht kompensiert, da Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert in vergleichbarer Höhe nicht bestanden haben.

In den sonstigen Finanzaufwendungen sind die Weiterverrechnungen von Erträgen aus Restposten aus ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen enthalten.

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2024	2023
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,6	-0,5
Latenter Steueraufwand/-ertrag	21,8	-117,3
<i>davon aus Steuersatzanpassungen</i>	0,0	1,9
Ertragsteuern	21,2	-117,8

Die laufenden Steuern werden mit 23 % des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet. Im Jänner 2022 wurde in Österreich die stufenweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes von 25 % auf 23 % beschlossen. Ab 01.01.2023 gilt für das Kalenderjahr 2023 ein Körperschaftsteuersatz von 24 % und ab 01.01.2024 beträgt dieser 23 %.

Für die Bewertung der bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden wurde der aktuell gültige Steuersatz von 23 % herangezogen.

Die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung wurden in Österreich, in denen der ÖBB Infrastruktur Konzern derzeit tätig ist, bereits in lokales Recht umgesetzt und sind für Geschäftsjahre beginnend ab dem 31.12.2023 anwendbar. Der ÖBB Infrastruktur-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 latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2024	2023
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	59,0	79,0
Bilanzansätze zum 01.01.	59,0	79,0
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-10,1	97,3
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	21,8	-117,3
Bilanzansätze zum 31.12.	70,7	59,0
<i>davon latente Steueransprüche</i>	70,7	59,0
<i>davon latente Steuerschulden</i>	0,0	0,0

Latente Steuern, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, resultieren aus Wertunterschieden zwischen IFRS-Buchwerten und Steuerbemessungsgrundlagen im Bereich der Rücklagen aus Stromderivaten.

Die latenten Steuern sind angesichts der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 57,8 Mio. EUR (Vj: rd. 41,5 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die wesentlichen kurzfristigen aktiven latenten Steuern betreffen die Vorräte und die IAS 40 Immobilien in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR), die Stromderivate in Höhe von rd. 4,4 Mio. EUR (Vj: rd. 7,8 Mio. EUR) und die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 6,9 Mio. EUR (Vj: rd. 9,1 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich verwendet werden können.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den in der Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern und den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 23 % auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern.

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	12,6	7,7
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	92,8	189,1
IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil	105,4	196,8
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>23,0 %</i>	<i>24,0 %</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-24,2	-47,2
Steuersatzänderungen	0,0	1,9
Beteiligungserträge	0,7	0,5
Ansatz von bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verlusten im Geschäftsjahr nicht mehr angesetzte Verlustvorräte	40,4	0,0
sonstige Hinzurechnungen	0,0	-75,9
	4,3	2,9
Steuern vom Einkommen	21,2	-117,8
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-20,1 %	59,9 %

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -20,1 % (Vj: 59,9 %), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 23 % abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorräten. Es konnten aktive latente Steuern auf Verlustvorräte in Höhe von rd. 40,4 Mio. EUR aus bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verlusten gebildet werden. Die sonstigen Hinzurechnungen beinhalten sonstige Konsolidierungsanpassungen.

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

in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2024	schulden 31.12.2024	ansprüche 31.12.2023	schulden 31.12.2023
Vermögenswerte				
Sachanlagen	2,2	-3,7	0,0	-1,5
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	8,7	-0,5	8,8	-0,4
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-4,3	0,0	-17,2
Vorräte	5,4	0,0	5,2	0,0
	16,3	-8,5	14,0	-19,1
Schulden				
Rückstellungen	0,4	-0,4	0,4	-4,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	12,1	0,0	40,2	0,0
	12,5	-0,4	40,6	-4,9
Steuerliche Verlustvorräte	50,7	0,0	28,4	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	79,6	-8,9	83,0	-24,0
Saldierung	-8,9	8,9	-24,0	24,0
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	70,7	0,0	59,0	0,0

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

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 70,7 Mio. EUR (Vj: rd. 59,0 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten und aus der Bilanzierung von Sachverhalten gemäß IFRS 16. Die temporären Unterschiede in den Vorräten resultieren aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung). In den Finanzverbindlichkeiten sind im Wesentlichen die temporären Unterschiede aus den Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 abgebildet.

Die Erfassung der passiven latenten Steuern auf Stromderivate erfolgt überwiegend im sonstigen Ergebnis. Der Rückgang der passiven latenten Steuern auf Stromderivate hat auch einen Rückgang der aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge zur Folge, der jedoch ergebniswirksam erfasst wird.

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75 % des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 1.599,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.656,0 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 1.378,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.532,7 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Auf temporäre Differenzen in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR (Vj: rd. 8,8 Mio. EUR) aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

Die Gliederung der Sachanlagen, die Veränderungen im Geschäftsjahr und die Entwicklung der Kostenbeiträge zu den Sachanlagen sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Nutzungs- rechte übrige Sach- anlagen	Anlagen in Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten								
<i>Anschaffungs- / Herstellungskosten Stand 01.01.2024</i>	33.406,8	170,8	486,5	11.744,9	201,3	0,4	8.499,8	54.510,6
Zugänge	1.014,4	13,8	40,6	406,4	15,4	0,0	1.827,0	3.317,6
Zugänge Konsolidierungskreis	60,2	0,0	2,8	82,4	2,1	0,0	59,2	206,8
Abgänge	-139,6	-16,1	-25,9	-145,8	-5,9	-0,2	-4,4	-337,8
Umbuchungen	449,8	0,0	0,3	319,2	2,1	0,0	-782,2	-10,9
Anschaffungs- / Herstellungskosten Stand 31.12.2024	34.791,7	168,6	504,3	12.407,1	215,0	0,2	9.599,5	57.686,3
Kumulierte Abschreibungen								
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024</i>	-11.439,7	-43,3	-353,5	-6.858,1	-160,8	-0,4	0,0	-18.855,8
Abschreibungen	-630,6	-10,9	-35,4	-395,1	-15,2	0,0	0,0	-1.087,2
Zugänge Konsolidierungskreis	-20,6	0,0	-1,8	-24,0	-1,2	0,0	0,0	-47,6
Abgänge	116,8	9,4	24,5	137,3	5,8	0,2	0,0	294,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	-11.974,0	-44,8	-366,2	-7.140,0	-171,4	-0,2	0,0	-19.696,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen								
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2024</i>	21.967,2	127,5	133,0	4.886,8	40,5	0,0	8.499,8	35.654,9
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2024	22.817,6	123,8	138,1	5.267,1	43,7	0,0	9.599,5	37.989,8
Kostenbeiträge								
<i>Stand 01.01.2024</i>	-9.765,7	0,0	-5,4	-2.952,0	-5,0	0,0	-1.070,0	-13.798,0
Zugänge	-78,9	0,0	0,0	-28,7	0,0	0,0	-189,6	-297,2
Zugänge Konsolidierungskreis	-43,4	0,0	0,0	-63,0	-0,6	0,0	-41,0	-148,0
Abgänge	63,1	0,0	0,1	64,1	0,1	0,0	0,1	127,5
Umbuchungen	-31,4	0,0	0,0	-28,8	0,0	0,0	60,3	0,1
Stand 31.12.2024	-9.856,3	0,0	-5,4	-3.008,4	-5,5	0,0	-1.240,1	-14.115,6
Kumulierte Abschreibungen								
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024</i>	5.884,9	0,0	5,2	2.543,2	4,7	0,0	0,0	8.438,0
Abschreibungen	99,7	0,0	0,1	39,5	0,2	0,0	0,0	139,5
Zugänge Konsolidierungskreis	16,3	0,0	0,0	20,6	0,2	0,0	0,0	37,0
Abgänge	-58,1	0,0	0,0	-63,5	-0,1	0,0	0,0	-121,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	5.942,8	0,0	5,3	2.539,7	5,0	0,0	0,0	8.492,8
Kostenbeiträge per 01.01.2024								
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2024</i>	-3.880,8	0,0	-0,2	-408,8	-0,3	0,0	-1.070,0	-5.360,0
Kostenbeiträge per 31.12.2024	-3.913,5	0,0	-0,1	-468,7	-0,4	0,0	-1.240,1	-5.622,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen								
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2024</i>	18.086,3	127,5	132,8	4.478,0	40,2	0,0*)	7.429,9	30.294,8
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2024	18.904,1	123,8	138,0	4.798,5	43,3	0,0*)	8.359,4	32.367,0

*) Kleinstbetrag

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Nutzungs- rechte übrige Sach- anlagen	Anlagen in Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten								
<i>Anschaffungs- / Herstellungskosten Stand 01.01.2023</i>	31.371,6	158,1	445,8	11.149,1	196,4	0,5	8.367,4	51.689,0
Zugänge	1.072,7	12,9	46,8	371,1	13,8	0,0	1.601,9	3.119,3
Abgänge	-189,1	-0,2	-12,8	-96,5	-6,4	-0,1	-4,3	-309,5
Umbuchungen	1.151,6	0,0	6,7	321,2	-2,5	0,0	-1.465,2	11,9
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2023	33.406,8	170,8	486,5	11.744,9	201,3	0,4	8.499,8	54.510,6
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2023</i>	-10.996,7	-33,2	-333,2	-6.583,2	-155,9	-0,4	0,0	-18.102,6
Abschreibungen	-594,8	-10,2	-31,9	-364,7	-14,0	-0,1	0,0	-1.015,7
Abgänge	153,9	0,2	11,5	90,6	6,3	0,1	0,0	262,6
Umbuchungen	-2,1	0,0	0,0	-0,8	2,8	0,0	0,0	-0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023	-11.439,7	-43,3	-353,5	-6.858,1	-160,8	-0,4	0,0	-18.855,8
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2023</i>	20.374,9	124,9	112,6	4.565,9	40,4	0,1	8.367,4	33.586,4
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2023</i>	21.967,2	127,5	133,0	4.886,8	40,5	0,0	8.499,8	35.654,9
Kostenbeiträge								
<i>Stand 01.01.2023</i>	-9.662,6	0,0	-5,4	-2.968,0	-4,9	0,0	-1.048,8	-13.689,6
Zugänge	-68,8	0,0	0,0	-16,6	-0,3	0,0	-138,4	-224,2
Abgänge	72,8	0,0	0,0	42,0	0,0	0,0	0,9	115,7
Umbuchungen	-107,1	0,0	0,0	-9,4	0,2	0,0	116,4	0,0
Stand 31.12.2023	-9.765,7	0,0	-5,4	-2.952,0	-5,0	0,0	-1.070,0	-13.798,0
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2023</i>	5.853,5	0,0	5,1	2.543,8	4,5	0,0	0,0	8.407,0
Abschreibungen	99,1	0,0	0,1	39,1	0,4	0,0	0,0	138,7
Abgänge	-67,9	0,0	0,0	-39,8	0,0	0,0	0,0	-107,7
Umbuchungen	0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023	5.884,9	0,0	5,2	2.543,2	4,7	0,0	0,0	8.438,0
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i>	-3.809,1	0,0	-0,3	-424,1	-0,4	0,0	-1.048,8	-5.282,6
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2023</i>	-3.880,8	0,0	-0,2	-408,8	-0,3	0,0	-1.070,0	-5.360,0
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2023</i>	16.565,8	124,9	112,4	4.141,8	40,1	0,1	7.318,6	28.303,7
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023	18.086,3	127,5	132,8	4.478,0	40,2	0,0*)	7.429,9	30.294,8

*) Kleinstbetrag

Unter „Nutzungsrechte übrige Sachanlagen“ werden am Bilanzstichtag im Wesentlichen Nutzungsrechte aus geleastem Fahrpark, aus geleasteten technischen Anlagen und Maschinen und geleaste andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung, welche gemeinsam dargestellt werden, ausgewiesen.

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2024 exklusive Nutzungsrechte betragen rd. 3.303,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3.106,3 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen Rahmenplanprojekte und Investitionen in die Südstrecke, Investitionen in Bahnhofsum- und -neubauten, Ausbauarbeiten im Großraum Wien und Investitionen in den Ausbau der Weststrecke. 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 von oder zu den „Vorräten“ (Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 146,8 Mio. EUR (Vj: rd. 134,5 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,2 % (Vj: 2,0 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 136,0 Mio. EUR (Vj: rd. 125,0 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Zum 31.12.2024 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 2.302,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.880,5 Mio. EUR).

Im Wesentlichen dienen Anlagen des Fahrparks und sonstige technische Anlagen und Maschinen in Höhe von rd. 51,5 Mio. EUR (Vj: rd. 59,1 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 27,5 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 30,0 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und von zur Veräußerung gehaltener Vermögenswerte betragen rd. 32,6 Mio. EUR (Vj: rd. 22,4 Mio. EUR) und betreffen insbesondere Liegenschaftsverkäufe und Verkäufe von Fahrzeugen. In den Berichtsjahren wurden Entschädigungsbeiträge in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) vereinnahmt.

Die Zugänge zum Konsolidierungskreis im Geschäftsjahr 2024 betreffen die Aufnahme der Vermögenswerte des übertragenen Teilbetriebes Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Weitere Angaben sind in Erläuterung 2 enthalten.

15. Immaterielle Vermögenswerte

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

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
<i>Anschaffungs- / Herstellungskosten Stand 01.01.2024</i>	268,6	1.883,3	126,8	2.278,7
Zugänge	15,8	163,9	57,2	236,9
Zugänge Konsolidierungskreis	0,6	0,0	0,0	0,6
Abgänge	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Umbuchungen	18,9	17,8	-34,6	2,0
Anschaffungs- / Herstellungskosten Stand 31.12.2024	303,7	2.064,9	149,4	2.518,1
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>				
<i>Stand 01.01.2024</i>	-183,7	-347,9	0,0	-531,6
Abschreibungen	-22,9	-26,7	0,0	-49,6
Zugänge Konsolidierungskreis	-0,6	0,0	0,0	-0,6
Abgänge	0,1	0,0	0,0	0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	-207,1	-374,6	0,0	-581,7
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2024</i>	84,9	1.535,4	126,8	1.747,1
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2024	96,7	1.690,3	149,4	1.936,4
Kostenbeiträge				
<i>Stand 01.01.2024</i>	-34,7	-829,2	0,0	-863,9
Zugänge	-4,1	-58,6	0,0	-62,7
Zugänge Konsolidierungskreis	-0,2	0,0	0,0	-0,2
Umbuchungen	1,4	-1,5	0,0	-0,1
Stand 31.12.2024	-37,6	-889,3	0,0	-926,9
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>				
<i>Stand 01.01.2024</i>	30,2	117,0	0,0	147,2
Abschreibungen	1,6	3,8	0,0	5,5
Zugänge Konsolidierungskreis	0,2	0,0	0,0	0,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	32,0	120,8	0,0	152,9
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2024</i>	-4,5	-712,2	0,0	-716,6
Kostenbeiträge per 31.12.2024	-5,5	-768,5	0,0	-774,0
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2024</i>	80,4	823,2	126,8	1.030,5
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2024	91,2	921,9	149,4	1.162,4

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
<i>Anschaffungs- / Herstellungskosten Stand 01.01.2023</i>	235,6	1.693,8	140,8	2.070,2
Zugänge	17,3	166,5	61,5	245,3
Abgänge	-10,6	-0,3	0,0	-10,9
Umbuchungen	26,3	23,3	-75,5	-25,9
Anschaffungs- / Herstellungskosten Stand 31.12.2023	268,6	1.883,3	126,8	2.278,7
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>				
<i>Stand 01.01.2023</i>	-174,9	-322,4	0,0	-497,3
Abschreibungen	-18,2	-25,6	0,0	-43,7
Abgänge	9,3	0,1	0,0	9,3
Umbuchungen	0,0	0,1	0,0	0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023	-183,7	-347,9	0,0	-531,6
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i>	60,7	1.371,5	140,8	1.573,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2023	84,9	1.535,4	126,8	1.747,1
Kostenbeiträge				
<i>Stand 01.01.2023</i>	-35,3	-765,9	0,0	-801,2
Zugänge	-1,1	-61,6	0,0	-62,7
Umbuchungen	1,7	-1,7	0,0	0,0
Stand 31.12.2023	-34,7	-829,2	0,0	-863,9
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>				
<i>Stand 01.01.2023</i>	28,6	113,2	0,0	141,8
Abschreibungen	1,7	3,8	0,0	5,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023	30,2	117,0	0,0	147,2
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i>	-6,7	-652,7	0,0	-659,4
Kostenbeiträge per 31.12.2023	-4,5	-712,2	0,0	-716,6
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i>	54,0	718,8	140,8	913,6
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023	80,4	823,2	126,8	1.030,5

Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 40,3 Jahre (Vj: 37,8 Jahre).

Bei den immateriellen Vermögenswerten in Entwicklung handelt es sich um zugekaufte immaterielle Vermögenswerte, die aber noch nicht fertig gestellt waren und noch nicht genutzt werden.

In den Zugängen zur Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ werden in Höhe von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 5,5 Mio. EUR) immaterielle Vermögenswerte, die aus konzerninterner Entwicklung stammen und in Höhe von rd. 16,9 Mio. EUR (Vj: rd. 14,6 Mio. EUR) immaterielle Vermögenswerte, die von verbundenen Unternehmen aus dem übrigen ÖBB Konzern stammen ausgewiesen, welche teilweise noch in Entwicklung sind.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 3,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,7 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und Entwicklungskosten“ aktiviert.

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

16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden oder veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie Baurechte unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	474,5	408,8
Zugänge	0,9	1,3
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	45,2	53,0
Zugänge Konsolidierungskreis	193,2	0,0
Abgänge zu Anschaffungskosten	-2,1	-2,6
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	7,0	14,0
Stand 31.12.	718,8	474,5
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	-177,0	-174,0
Abschreibungen	-8,5	-5,5
Zugänge Konsolidierungskreis	-16,9	0,0
Abgänge	1,1	2,4
Stand 31.12.	-201,3	-177,0
<i>Nettobuchwert Stand 01.01.</i>	297,6	234,8
Nettobuchwert Stand 31.12.	517,6	297,6

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um eine Immobilie, die aufgrund des Erwerbs aller 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) erstmals bilanziert wurden.

Wenn als Finanzinvestition gehaltene Immobilien vermietet werden, erfolgt dies im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 27,2 Mio. EUR (Vj: rd. 25,4 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,2 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 1.400,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.155,6 Mio. EUR). Für 72 % (Vj: 74 %) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen Expert:innen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

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

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2024	31.12.2023
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2024	31.12.2023
LCA Logistik Center Austria Süd GmbH, A-9586 Fürnitz	50,0	50,0
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,1	43,1

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag beteiligt ist, wird in den folgenden Tabellen dargestellt. Die Tabelle zeigt auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst. Nach der Fertigstellung des Abschlusses 2023 der Galleria di Base del Brennero haben sich keine wesentlichen Abweichungen zu den vorläufigen Werten ergeben.

in Mio. EUR	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE		übrige assoziierte Unternehmen aufsummiert	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Umsatzerlöse	0,0	0,0	98,0	56,0
Planmäßige Abschreibungen	-0,7	-0,7	-1,7	-1,0
Zinserträge	4,3	3,0	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,0 *)	-0,0 *)	-0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0	4,2	1,9
Gesamtergebnis	0,0	0,0	4,2	1,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	20,2	268,9	0,1	0,7
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	67,3	107,9	25,8	18,0
Langfristige Vermögenswerte	286,5	56,3	27,5	25,0
Kurzfristige Schulden	291,0	350,0	26,1	18,4
Langfristige Schulden	1,9	1,9	6,0	4,8
Nettovermögen 100 %	81,1	81,1	21,3	20,5
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>	<i>8,7</i>	<i>8,9</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0	1,8	1,0
Kapitalerhöhungen	0,0	0,0	0,0	0,4
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0	-1,5	-1,7
Buchwert des Anteils per 31.12.	40,6	40,6	9,1	8,7

*) Kleinstbetrag.

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

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 26,6 Mio. EUR (Vj: rd. 24,4 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 30,9 Mio. EUR (Vj: rd. 27,4 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden im Geschäftsjahr 2024 rd. 150,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs vereinbarten Refundierungen, sowie die vom Bund geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße reduzieren den Zuschuss des Bundes und beliefen sich auf rd. 55,5 Mio. EUR (Vj: rd. 55,0 Mio. EUR).

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

Unternehmensgegenstand der LCA Logistik Center Austria Süd GmbH ist die Standortentwicklung eines Dry Ports (Außenstelle des Hafens Triest) in Fürnitz, Kärnten. Der anteilige Verlust wurde zur Gänze in der Equity-Bewertung berücksichtigt und durch Gesellschafterzuschüsse im Eigenkapital abgedeckt.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2024

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	1,1	1,1
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,8	99,7	104,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	4,8	99,7	104,5
Übrige finanzielle Vermögenswerte	50,9	61,0	111,9
Gesamt	55,7	161,8	217,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	4,8	99,7	104,5
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	37,5	56,2	93,7

2023

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	1,0	1,0
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,4	100,0	104,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	4,4	100,0	104,4
Übrige finanzielle Vermögenswerte	77,3	81,0	158,3
Gesamt	81,7	182,0	263,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	4,4	100,0	104,4
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	7,8	180,5	188,3

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing sind Finanzierungsleasingforderungen aus dem Sub-Lease-Vertrag mit Gesellschaften des übrigen ÖBB Konzerns zur Immobilie in der Lassallestraße in Höhe von rd. 104,4 Mio. EUR (Vj: rd. 103,9 Mio. EUR) enthalten.

2022 wurde die letzte Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL) aufgelöst. Aus verbliebenen Restposten bestehen Forderungen aus weiterzuerrechnenden Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB Konzerns von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) sowie übrige Finanzverbindlichkeiten (Erläuterung 25) in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter den Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten. Außerdem sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 7,6 Mio. EUR (Vj: rd. 64,2 Mio. EUR), welche in keiner Hedge-Beziehung stehen, und über rd. 10,6 Mio. EUR (Vj: rd. 10,0 Mio. EUR), welche in einer Hedge-Beziehung stehen sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 88,8 Mio. EUR (Vj: rd. 80,6 Mio. EUR) enthalten.

Wertberichtigungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2024 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)		Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	26,5	0,0	**)	26,5
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	67,3	0,1		67,1
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0		0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0		0,0
Gesamtexposure		93,8	0,1		93,7

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

***) Kleinstbetrag.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2023 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)		Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	129,4	0,0	**)	129,4
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	58,9	0,0	**)	58,9
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0		0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0		0,0
Gesamtexposure		188,3	0,0		188,3

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

***) Kleinstbetrag.

Die Wertberichtigung und die Bruttowerte für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten sind wie folgt:

Ausfallsrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12.	2024	2023
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Bruttobuchwert	93,8	188,3
Wertberichtigung	-0,1 *)	0,0 *)
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>-0,1 *)</i>	<i>0,0 *)</i>
Buchwert	93,7	188,3

*) Kleinstbetrag.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2024	2023
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Stand 01.01.	7,2	0,1
Zugänge	0,0	7,1
Abgänge durch Veräußerung	-7,2	0,0
Stand 31.12.	0,0	7,2
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,0</i>	<i>7,2</i>

Für eine Bahnstrecke mit einem Buchwert von rd. 0,1 Mio. EUR wurde der Kaufvertrag aufgrund der Konzessionserteilung an den Erwerber mit 01.01.2024 wirksam und es erfolgt die Veräußerung zum vereinbarten Kaufpreis von rd. 3,4 Mio. EUR. Die damit in Zusammenhang stehenden zur Veräußerung gehaltenen Schulden in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR wurden in die sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Die Zahlung der Verbindlichkeit wird vereinbarungsgemäß im Geschäftsjahr 2025 erfolgen.

Im Geschäftsjahr 2023 wurde mit Wirksamkeit 01.01.2024 ein Baurechtsvertrag über ein Logistikcenter abgeschlossen. Der Baurechtsvertrag stellt bezüglich des Grundstückes ein Operating Leasing iSd IFRS 16 und bezüglich des Gebäudes, welches einen Buchwert von rd. 7,1 Mio. EUR hat, einen Verkauf iSd IFRS 15 dar. Das Gebäude wurde zum 31.12.2023 daher als zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert klassifiziert und ist mit 01.01.2024 abgegangen. Durch das Ausscheiden des Logistikcenters aus dem Konzernverbund und der Entflechtung der Anlage aus dem Eisenbahnbereich wird das verbleibende Grundstück den IAS 40-Anlagen zugeordnet. Die Einräumung des Baurechtes war gemäß IFRS als Ratenverkauf zu qualifizieren. Der Verkaufserlös beträgt rd. 17,8 Mio. EUR.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2024 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf bestimmt. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2024 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	242,1	0,0	242,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	113,1	0,0	113,1
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	19,7	0,0	19,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	394,0	73,4	467,4
<i>davon Finanzinstrumente</i>	38,6	21,4	60,0
Gesamt	636,1	73,4	709,5

31.12.2023 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	311,0	0,0	311,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	132,6	0,0	132,6
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	29,5	0,0	29,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	282,2	70,5	352,7
<i>davon Finanzinstrumente</i>	33,6	0,7	34,4
Gesamt	593,1	70,5	663,7

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Vertragsvermögenswerte in Höhe von rd. 16,7 Mio. EUR (Vj: rd. 23,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist.

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte an den Bund von rd. 57,1 Mio. EUR (Vj: rd. 67,6 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 59,5 Mio. EUR (Vj: rd. 55,7 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 154,8 Mio. EUR (Vj: rd. 138,6 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 27,1 Mio. EUR (Vj: rd. 26,3 Mio. EUR), Forderungen aus dem Zuschussvertrag nach § 42 Bundesbahngesetz in Höhe von rd. 69,3 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR), Forderungen aus Zuschüssen in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR), sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 17,6 Mio. EUR (Vj: rd. 8,9 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 33,9 Mio. EUR (Vj: rd. 18,5 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

in Mio. EUR	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2024	2023	2024	2023
<i>Stand 01.01.</i>	15,0	16,9	0,4	0,4
Verbrauch	-3,9	-0,5	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	3,0	-1,4	0,0	0,0
Stand 31.12.	14,2	15,0	0,4	0,4

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko in Mio. EUR	2024	2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	256,3	325,9
Sonstige Forderungen	67,4	34,8
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	323,7	360,8
abzüglich Wertminderung	14,6	15,4
Buchwert	309,1	345,4

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen:

31.12.2024
Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR

	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert
nicht überfällig	212,9	0,1	212,9	0,6	0,3 %	212,33
bis 90 Tage überfällig	26,5	4,3	22,2	1,0	4,5 %	21,22
90 bis 180 Tage überfällig	2,1	0,7	1,4	0,3	21,6 %	1,09
180 bis 360 Tage überfällig	5,8	0,4	5,4	0,0	0,0 %	5,38
über 360 Tage überfällig	9,0	6,9	2,1	0,0	0,0 %	2,06
Gesamtexposure	256,3	12,4	243,9	1,9	0,8 %	242,1

31.12.2023
Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR

	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert
nicht überfällig	286,4	0,0	286,4	0,6	0,2 %	285,8
bis 90 Tage überfällig	17,6	1,0	16,7	0,8	4,7 %	15,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,5	0,3	1,2	0,1	11,2 %	1,1
180 bis 360 Tage überfällig	7,0	2,8	4,1	0,5	11,6 %	3,7
über 360 Tage überfällig	13,5	8,9	4,5	0,0	0,0 %	4,5
Gesamtexposure	325,9	13,0	313,0	2,0	0,6 %	311,0

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus den sonstigen Forderungen:

31.12.2024
Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR

	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	59,7	0,0 **)	0,0 %	59,7
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,0	0,0	0,0 %	0,0
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,3	0,0	0,0 %	0,3
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0 %	0,0
Gesamtexposure		60,0	0,0	0,0 %	60,0

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

**) Kleinstbetrag.

31.12.2023
Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR

	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	33,5	0,0 **)	0,0 %	33,5
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,5	0,0	0,1 %	0,5
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,4	0,0	0,0 %	0,4
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0 %	0,0
Gesamtexposure		34,4	0,0	0,0 %	34,4

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

**) Kleinstbetrag.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.2.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Vorräte	103,1	87,8
abzüglich Wertberichtigungen	-1,9	-0,4
Gesamt	101,2	87,4
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>50,5</i>	<i>41,2</i>

Die Vorräte umfassen Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs sowie Verwertungsobjekte. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden wie im Vorjahr nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie des Nordwestbahnhofs, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2024 betragen rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 50,5 Mio. EUR (Vj: rd. 41,2 Mio. EUR) sind rd. 41,2 Mio. EUR (Vj: rd. 40,1 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Kassenbestand	0,0 ^{*)}	0,0 ^{*)}
Guthaben bei Kreditinstituten	0,0 ^{*)}	0,0 ^{*)}
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	35,1	25,2
Stand gemäß 31.12. (Bilanz)	35,1	25,3
Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	-72,3	-293,9
Stand Liquide Mittel (Geldflussrechnung)	-37,2	-268,6

^{*)} Kleinstbetrag.

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Nähere Angaben zum Finanzmittelfonds gemäß Geldflussrechnung werden in Erläuterung 34 gemacht.

23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Grundkapital

Das Grundkapital der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt unverändert 500,0 Mio. EUR und ist zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in 100.000 Namensaktien unterteilt. Sämtliche Anteile werden von der ÖBB-Holding AG gehalten.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Infrastruktur AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

Die nachstehende Tabelle zeigt 100 % der Finanzinformationen zur WS Service GmbH, jener Tochtergesellschaft des Konzerns mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (49 %).

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,5	0,5
Kurzfristige Vermögenswerte	6,5	4,9
Langfristige Schulden	0,0 ^{*)}	0,0 ^{*)}
Kurzfristige Schulden	5,2	4,5
Nettovermögen	1,8	0,8
Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)	0,9	0,4
Umsatzerlöse	15,5	12,5
Gewinn	1,8	0,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1,8	0,4
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn / Verlust</i>	<i>0,9</i>	<i>0,2</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,8	1,1
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,2	-0,3
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,4	-0,7
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,2	0,1

^{*)} Kleinstbetrag.

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

Die Kapitalrücklagen betragen rd. 541,6 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit. Bei der Erhöhung 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 Erläuterung 2).

Die Cashflow-Hedge-Rücklage entwickelt sich wie folgt:

Cashflow-Hedge-Rücklage

in Mio. EUR	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 31.12.2022 = 01.01.2023</i>	<i>267,5</i>	<i>-83,0</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-132,5	41,8
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-182,9	55,5
Stand 31.12.2023	-47,9	14,3
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-5,1	1,5
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	38,7	-11,6
Stand 31.12.2024	-14,3	4,3

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 8,3 Mio. EUR) in der Position „Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne“ ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Der im Geschäftsjahr 2023 in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebuchte Betrag an Ertragsteuern in Höhe von rd. 55,5 Mio. EUR enthält rd. 1,7 Mio. EUR, die aus der Steuersatzänderung resultieren (Erläuterung 13). Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft ausschließlich Commodity-Derivate und hier ausschließlich Strom-Forwards und Futures.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2024				
in Mio. EUR	bis 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	9,0	975,6	2.808,1	3.792,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	15,2	61,9	158,9	236,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	413,8	4.172,0	15.951,9	20.537,7
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>0,0</i>	<i>4.095,2</i>	<i>15.904,1</i>	<i>19.999,4</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>72,5</i>	<i>1,8</i>	<i>0,0</i>	<i>74,3</i>
Gesamt	1.965,8	6.748,0	22.744,2	31.458,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>72,5</i>	<i>1,8</i>	<i>0,0</i>	<i>74,3</i>

2023				
in Mio. EUR	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	998,9	2.560,9	4.324,8	7.884,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	208,8	775,6	2.935,1	3.919,5
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,0	58,9	165,2	240,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,8</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	889,1	3.229,3	12.990,6	17.109,0
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>227,8</i>	<i>3.136,1</i>	<i>12.949,2</i>	<i>16.313,1</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>294,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>294,2</i>
Gesamt	2.112,8	6.624,7	20.415,7	29.153,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>294,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>295,0</i>

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen mit einem Buchwert von rd. 3.638,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3.838,3 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Im Laufe des Jahres 2024 wurde eine Finanzierung mit einem Nominale von 200,0 Mio. EUR, einer Laufzeit von 2009 bis 2024 und einem Nominalzinssatz von 4,4 % getilgt. Die verbleibenden Verträge setzen sich wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten gegenüber EIB 2024	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Anmerkung
Restlaufzeit					
1 bis 5 Jahre	940.000.000,00	2006 bis 2029	3,58 % bis 4,813 %	3,585 % bis 4,818 %	5 Verträge
mehr als 5 Jahre	2.700.000.000,00	2010 bis 2049	0,429 % bis 4,184 %	0,429 % bis 4,189 %	13 Verträge
Gesamt	3.640.000.000,00				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. 6.826,2 Mio. EUR (Vj: rd. 7.825,1 Mio. EUR). Weiteres sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 6.825,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7.825,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000 %
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900 %
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900 %
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100 %
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000 %
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000 %
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750 %
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000 %
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000 %
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750 %
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250 %
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000 %
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500 %

Von 2005 bis 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN) aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 67,8 Mio. USD (Vj: rd. 65,7 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften. Der beizulegende Zeitwert dieser Anleihen wird mit einem Bewertungsmodell auf Basis beobachtbarer Marktdaten ermittelt und daher dem Level 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet (Erläuterung 29.5).

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 betragen rd. 236,0 Mio. EUR (Vj: rd. 240,1 Mio. EUR).

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten betreffen mit einem Buchwert von rd. 19.999,4 Mio. EUR (Vj: rd. 16.313,1 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA). Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind keine (Vj: 227,8 Mio. EUR) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt ab dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Nachfolgend die Aufstellung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gegliedert nach Fälligkeiten für das Geschäftsjahr 2024:

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

Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2023 Restlaufzeit	Nominale (in EUR)	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Durchschnittliche Effektivverzinsung	Anmerkung
bis zu 1 Jahr	280.000.000,00	2022 bis 2024	1,6500%	0,6340% bis 2,1590%	1,2311%	4 Verträge
1 bis 5 Jahre	3.351.450.000,00	2017 bis 2028	0,0000% bis 6,2500%	-0,6520% bis 3,1510%	1,6371%	24 Verträge
mehr als 5 Jahre	13.125.550.000,00	2017 bis 2120	0,0000% bis 4,1500%	-0,4940% bis 3,8220%	1,5588%	83 Verträge
Gesamt	16.757.000.000,00					111 Verträge

Es bestehen 123 (Vj: 111) Finanzierungen mit Laufzeiten bis in das Jahr 2120.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 72,3 Mio. EUR (Vj: rd. 293,9 Mio. EUR). Diese Verbindlichkeiten sind Teil des Zahlungsmittelfonds des Cashflows.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 255,5 Mio. EUR (Vj: rd. 196,2 Mio. EUR) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 36,0 Mio. EUR (Vj: rd. 155,7 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 76,4 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

In beiden Geschäftsjahren hat der ÖBB Infrastruktur-Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB Infrastruktur-Konzerns wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. 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. Personalarückstellungen

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	37,7	38,0
Pensionen	0,8	0,8
Jubiläumsgelder	123,6	129,3
Gesamt	162,1	168,0

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalarückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

	31.12.2024	31.12.2023
Abzinsungsfaktor Abfertigung	3,50 %	3,55 %
Abzinsungsfaktor Pension	3,45 %	3,50 %
Abzinsungsfaktor Jubiläum	3,35 %	3,45 %
Gehaltssteigerungen	4,60 %	5,20 %
Pensionssteigerungen	2,00 %	2,00 %
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,21 %	0,00 bis 1,27 %
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,48 %	0,00 bis 6,96 %

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt: Zinsänderungsrisiko und Gehaltsrisiko.

Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen über das bereits im Barwert berücksichtigte Ausmaß der begünstigten Arbeitnehmer:innen zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener Dienstnehmer:innen, die nicht Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, und richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2024 und 2023 rd. 9,6 Mio. EUR bzw. rd. 7,8 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechnete Mitarbeiter:innen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erbberechtigten der Mitarbeiter:innen Anspruch auf 50 % der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellung in den beiden Berichtsjahren:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung zum 01.01.	38,0	31,8
Dienstzeitaufwand	1,5	1,3
Zinsaufwand	1,4	1,3
Im Periodenergebnis erfasst	2,9	2,6
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-2,7	3,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,6	2,0
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-3,3	5,2
Abfertigungszahlungen	-0,7	-1,7
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,8	0,1
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	37,7	38,0

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR werden in 2025, in Höhe von rd. 4,4 Mio. EUR in 2026 bis 2029 und in Höhe von rd. 31,6 Mio. EUR nach 2029 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 13,0 (Vj: 14,1) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %-Punkten	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-0,9	-1,1	1,0	0,9
Bezugserhöhung	+/-0,2	1,0	0,9	-0,9	-1,1

Jubiläumsgelder

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit Definitivstellung sowie bestimmte Angestellte (im Folgenden „Mitarbeiter:innen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. Mitarbeiter:innen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für Mitarbeiter:innen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>129,3</i>	<i>116,7</i>
Dienstzeitaufwand	6,9	5,6
Zinsaufwand	4,3	4,6
Jubiläumsgeldzahlungen	-11,0	-10,5
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	0,8	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-5,2	7,0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-1,4	5,8
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	123,6	129,3

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,6 (Vj: 8,7) Jahre.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %-Punkten	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-2,0	-2,2	2,1	2,2
Bezugserhöhung	+/-0,2	2,0	2,1	-2,0	-2,1

Pensionen

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2 % nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2024 und 2023 auf rd. 13,3 Mio. EUR bzw. rd. 11,4 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2 % des Letztbezugs. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 3,45 % (Vj: 3,50 %) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2024	Verbrauch	Veränderung Kons.kreis	Auflösung	Zins- effekte	Zuführung	Stand 31.12.2024
Umweltschutzmaßnahmen	25,9	0,0	0,0	-0,7	0,9	0,0	26,1
Stilllegungskosten	17,0	-0,3	0,0	-2,3	0,5	0,2	15,1
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	13,1	-1,3	0,0	-3,6	0,3	0,3	8,8
Haftpflichtrenten	2,3	-0,2	0,0	0,0	0,1	0,4	2,6
Übrige sonstige	215,1	-1,3	0,2	-21,5	18,6	99,7	310,7
Summe sonstige Rückstellungen	273,4	-3,1	0,2	-28,1	20,4	100,6	363,3
<i>davon langfristig</i>	<i>49,3</i>						<i>25,6</i>

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminationen. 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. 8,2 Mio. EUR (Vj: rd. 8,4 Mio. EUR) für identifizierte Schwermetallbelastungen von Bahnstrommasten Vorsorge getroffen. Für Umweltschutzmaßnahmen wurde mit einem Betrag in Höhe von rd. 17,9 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) vorgesorgt. Hier bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von 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. Im Zuge des Verkaufs von Strecken im Geschäftsjahr 2024 wurde ein Betrag in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR) verbraucht.

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 2,46 % (Vj: 2,81 %) abgezinst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Vorsorgen für Rechtsstreitigkeiten enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Unter anderem sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Die Veränderung von Rückstellungen für Rückforderungen in Zusammenhang mit regulierungsrechtlichen Verfahren wird in den Umsatzerlösen erfasst.

Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen“ unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 2,24 % bis 2,63 % (Vj: 2,66 % bis 3,61 %) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 25,6 Mio. EUR (Vj: rd. 49,3 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2025. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2025 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

2024			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.272,9	0,0	1.272,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	129,5	0,0	129,5
<i>davon gegenüber Dritten</i>	1.143,4	0,0	1.143,4
Sonstige Verbindlichkeiten	512,3	26,3	538,6
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	244,4	0,0	244,4
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	99,1	0,0	99,1
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	26,9	0,0	26,9
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	25,7	0,0	25,7
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	6,8	0,0	6,8
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	109,4	26,3	135,7
Gesamt	1.785,2	26,3	1.811,5

2023			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225,2	0,0	1.225,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	102,2	0,0	102,2
<i>davon gegenüber Dritten</i>	1.123,0	0,0	1.123,0
Sonstige Verbindlichkeiten	570,9	18,5	589,4
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	289,9	0,0	289,9
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	88,6	0,0	88,6
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	25,9	0,0	25,9
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	23,3	0,0	23,3
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	6,2	0,0	6,2
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	137,0	18,5	155,5
Gesamt	1.796,1	18,5	1.814,6

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 64,3 Mio. EUR (Vj: rd. 51,9 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ in Höhe von rd. 78,8 Mio. EUR (Vj: rd. 74,0 Mio. EUR) ausgewiesen. Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 4,4 Mio. EUR (Vj: rd. 7,2 Mio. EUR). Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Eventualverbindlichkeiten und langfristige Verpflichtungen

28.1. Eventualverbindlichkeiten

	2024	2023
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Sonstige Eventualschulden	12,7	11,2
Gesamt	12,7	11,2

Die angegebenen sonstigen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

28.2. Langfristige Verpflichtungen

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat drei Strombezugsverträge mit Lieferanten abgeschlossen, die Laufzeiten bis 2027, 2029 und 2042 haben; 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 31.12.2024 oder den durchschnittlichen Preisen 2024 (falls diese für die Preisfindung relevant sind) hat eine voraussichtliche Verpflichtung für 2025 in Höhe von rd. 172,3 Mio. EUR (Vj: rd. 215,4 Mio. EUR) und bis zum Ende der Laufzeit eine Gesamtverpflichtung in Höhe von rd. 437,3 Mio. EUR (Vj: rd. 768,9 Mio. EUR) ergeben. Die Gesamtverpflichtung umfasst nicht den Jahresbetrag in Höhe von rd. 68,8 Mio. EUR (Bestandsdauer der Anlagen, Vj: rd. 68,3 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 Infrastruktur-Konzern unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für Commodities im Namen und auf Rechnung der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB Infrastruktur-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein bestimmtes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	217,5	23,9	193,6	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	220,8	220,8	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	60,0	60,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	35,1	0,0	0,0	35,1
Gesamt	533,4	304,7	193,6	35,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>252,7</i>	<i>113,1</i>	<i>104,5</i>	<i>35,1</i>
Finanzverbindlichkeiten	31.458,0	325,7	31.060,0	72,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.262,1	1.262,1	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	67,0	61,0	0,0	6,0
Gesamt	32.787,1	1.648,8	31.060,0	78,3
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>	<i>19.999,4</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>203,8</i>	<i>131,5</i>	<i>0,0</i>	<i>72,3</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	263,6	79,1	184,5	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	281,5	281,5	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	34,3	34,3	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25,3	0,0	0,0	25,3
Gesamt	604,7	394,9	184,5	25,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>262,2</i>	<i>62,2</i>	<i>103,9</i>	<i>25,2</i>
Finanzverbindlichkeiten	29.153,2	617,5	28.241,8	293,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.216,9	1.216,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	358,5	353,3*)	0,0	5,2*)
Gesamt	30.728,6	2.187,7*)	28.241,8	299,1*)
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>396,4</i>	<i>102,5</i>	<i>0,0</i>	<i>293,9</i>

*) Angepasste Vergleichswerte.

Bei den nichtzinssensitiven Finanzinstrumenten handelt es sich um unverzinsten Posten.

Weltweit wird eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze vorgenommen, einschließlich des Ersatzes einiger „Interbank Offered Rates“ (IBORs) durch alternative, nahezu risikofreie Zinssätze (als „IBOR-Reform“ bezeichnet). Es besteht Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Methoden des Übergangs. Der EURIBOR ist weiterhin uneingeschränkt als Referenzzins verwendbar. Dies ermöglicht es den Marktteilnehmern, den EURIBOR weiterhin für bestehende Verträge zu verwenden. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern geht davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit (zumindest bis 2025) als Referenzzinssatz bestehen bleiben wird.

Keiner der aktuellen an EURIBOR-gebundenen Kreditverträge des Konzerns enthält angemessene und robuste Rückfallklauseln für eine Einstellung des Referenzzinssatzes. Verschiedene Industriegruppen arbeiten an entsprechenden Rückfallklauseln für unterschiedliche Instrumente und EURIBORs, die der Konzern gegebenenfalls umsetzen wird. Der Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Industriearbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Als Reaktion werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-Berater:innen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessensgemeinschaft vorgenommen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2024 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,3	-0,9
Schulden		
Finanzverbindlichkeiten	-0,7	0,7
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,7	0,7

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2023 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,6	-0,1
Schulden		
Finanzverbindlichkeiten	-3,0	2,7
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,5*)	0,5*)

*) Angepasste Vergleichswerte.

Zum 31.12.2024 und zum 31.12.2023 bestehen keine Zinsderivate.

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

Bei verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

Währungssensitive Finanzinstrumente	2024 in Mio. USD	2023 in Mio. USD
Übrige finanzielle Vermögenswerte	92,0	89,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,0	-4,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-90,0	-90,0
	-2,0	-5,0
abzgl. Devisentermingeschäfte	-5,5	-5,5 *)
Nettofremdwährungsrisiko	-7,5	-10,5 *)

*) Angepasste Vergleichswerte.

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern war demnach in beiden Geschäftsjahren nur im geringen Umfang Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10 % aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

29.2.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der ÖBB Holding Konzern 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 Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Nettoexposure
Gesamtexposure 2024			
Finanzielle Vermögenswerte	217,6	0,0	217,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	235,0	-10,8	224,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	60,4	0,0	60,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	35,1	0,0	35,1
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	548,1	-10,8	537,3
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	12,7	0,0	12,7
Gesamtkreditrisiko 31.12.2024	560,8	-10,8	550,0
Gesamtexposure 2023			
Finanzielle Vermögenswerte	263,8	0,0	263,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	296,5	-40,8	255,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	34,7	0,0	34,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25,3	0,0	25,3
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	620,4	-40,8	579,6
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	11,2	0,0 *)	11,2 *)
Gesamtkreditrisiko 31.12.2023	631,6	-40,8 *)	590,8 *)

*) Angepasste Vergleichswerte.

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber). Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1.527,7	5.363,8	6.891,5	0,0	6.891,5	6.891,5	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,0	3.783,7	3.792,7	0,0	3.792,7	3.792,7	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	15,2	220,8	236,0	0,0	236,0	236,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	413,8	20.123,9	20.537,7	0,0	20.537,7	20.501,8	36,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.272,9	0,0	1.272,9	10,8	1.262,1	1.262,1	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	512,3	26,3	538,6	471,6	67,0	67,0	0,0
	3.750,9	29.518,5	33.269,4	482,4	32.787,0	32.751,1	36,0

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	998,9	6.885,7	7.884,6	0,0	7.884,6	7.884,6	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	208,8	3.710,7	3.919,5	0,0	3.919,5	3.919,5	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	16,0	224,1	240,1	0,0	240,1	240,1	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	889,1	16.219,9	17.109,0	0,0	17.109,0	16.953,2	155,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225,2	0,0	1.225,2	8,3	1.216,9	1.216,9	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	570,9	18,5	589,4	230,9	358,5	358,5	0,0
	3.908,9	27.058,9	30.967,8	239,2	30.728,6	30.572,8	155,7

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2024	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2024	Cashflows 2025 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2026-2029 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2030ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			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	3.792,7	0,0	98,7	9,0	333,8	975,6	314,1	2.808,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	236,0	0,0	4,3	15,2	14,6	61,9	20,4	158,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	20.501,8	21,6	304,2	373,0	1.155,3	4.157,0	5.827,5	15.950,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.262,1	0,0	0,0	1.262,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	67,0	0,0	0,0	67,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	32.751,1	21,6	641,2	3.254,0	2.102,1	6.733,0	6.716,6	22.742,5

*) 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.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2023	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2023	Cashflows 2024 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2025-2028 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2029ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2024	Tilgung *) 2024	Zinsen 2025-2028	Tilgung 2025-2028	Zinsen 2029ff	Tilgung 2029ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	7.884,6	0,0	244,0	998,9	691,6	2.560,9	695,4	4.324,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.919,5	0,0	104,8	208,8	358,3	775,6	360,4	2.935,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	240,1	0,0	4,2	16,0	14,6	58,9	21,9	165,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	16.953,2	21,7	194,2	537,2	720,9	3.209,2	4.042,8	12.964,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.216,9	0,0	0,0	1.216,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	358,5	0,0	0,0	358,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	30.572,8	21,7	547,2	3.336,3	1.785,4	6.604,6	5.120,5	20.389,2

*) 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 2024 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus Restpositionen aus bereits aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen in Höhe von rd. 21,6 Mio. EUR (Vj: rd. 21,7 Mio. EUR). Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert				
	31.12.2024	Cashflows 2025	Cashflows 2026-2029	Cashflows 2030ff	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Stromderivate – Cashflow Hedges		20,4	78,1	15,0	0,0
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung		15,3	50,5	6,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung		0,3	0,0	0,3	0,0
Gesamt		36,0	128,6	21,3	0,0
Finanzgarantien					
Sonstige Eventualverbindlichkeiten		12,7	4,4	2,2	6,1

in Mio. EUR	Buchwert				
	31.12.2023	Cashflows 2024	Cashflows 2025-2028	Cashflows 2029ff	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Stromderivate – Cashflow Hedges		76,4	129,3	112,6	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung		79,3	189,0	14,2	0,0
Gesamt		155,7	318,3	126,8	0,0
Finanzgarantien					
Sonstige Eventualverbindlichkeiten		11,2	4,5	2,0	4,7

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte ist von folgenden Auszahlungen auszugehen:

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2024	Cashflows 2025	Cashflows 2026–2029	Cashflows 2030ff
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	7,6	43,1	0,6	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	10,6	40,3	54,8	0,0
Gesamt	18,2	83,4	55,4	0,0

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2023	Cashflows 2024	Cashflows 2025–2028	Cashflows 2029ff
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	64,2	7,4	1,3	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	10,1	25,3	29,8	0,0
Gesamt	74,4	32,7	31,1	0,0

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB Infrastruktur-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement / Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Herkunftsnachweise) im ÖBB Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB Infrastruktur-Konzerns bzw. des ÖBB Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) auf dem Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB Infrastruktur-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlaubar werden müssen. Daher ist es für den ÖBB Infrastruktur-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards und Futures für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB Infrastruktur-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100 %.

29.4.1. Cashflow Hedges (CFH)

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards und -futures einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) oder die Börse (Futures) 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 Strom-Forwards 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 Infrastruktur-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über einen Zeitraum von ein bis drei Jahren für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge-Beziehung 31.12.2024			Nominale (Kontraktpreis)	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Derivate	MWh	in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	734	2.057.044	202,2		-9,9
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>541</i>	<i>1.219.985</i>	<i>132,5</i>	<i>108,6</i>	<i>-13,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>177</i>	<i>679.379</i>	<i>57,8</i>	<i>85,1</i>	<i>2,6</i>
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	<i>16</i>	<i>157.680</i>	<i>11,9</i>	<i>75,5</i>	<i>0,8</i>

Stromderivate in Hedge-Beziehung 31.12.2023			Nominale (Kontraktpreis)	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Derivate	MWh	in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	602	2.301.052	279,8		-66,2
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>387</i>	<i>1.270.447</i>	<i>154,7</i>	<i>121,8</i>	<i>-40,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>196</i>	<i>846.645</i>	<i>106,2</i>	<i>127,9</i>	<i>-23,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>18</i>	<i>175.200</i>	<i>18,1</i>	<i>103,6</i>	<i>-2,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	<i>1</i>	<i>8.760</i>	<i>0,8</i>	<i>87,8</i>	<i>0,0</i>

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 deutschen 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 31.12.2022	289,7	60,8	350,5	83,0	267,5
Bahnstrom	-149,5	0,0	-149,5	-35,9	-113,7
Betriebsanlagen	-24,7	0,0	-24,7	-5,9	-18,8
Betriebsanlagen geschlossen	4,3	-4,3	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2023	-185,9	-52,5	-238,4	-55,5	-183,0
Stand 31.12.2023	-66,2	4,0	-62,2	-14,3	-47,9
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

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich in Erläuterung 13.

29.4.2. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards und Futures, 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 31.12.2024	Anzahl Derivate Einkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	125	987.376	106,8		-5,6
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>116</i>	<i>926.056</i>	<i>100,1</i>	<i>108,1</i>	<i>-4,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>8</i>	<i>52.560</i>	<i>6,0</i>	<i>114,9</i>	<i>-1,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	<i>1</i>	<i>8.760</i>	<i>0,6</i>	<i>67,2</i>	<i>0,1</i>

Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023	Anzahl Derivate Einkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	277	1.411.701	211,9		-75,9
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	269	1.306.581	196,3	150,2	-71,7
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	8	105.120	15,6	148,7	-4,2

Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2024	Anzahl Forwards Verkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	65	902.425	84,5		-2,0
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	59	841.105	79,4	-94,5	-1,7
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	5	52.560	4,5	-84,9	-0,2
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	1	8.760	0,6	-67,2	-0,1

Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023	Anzahl Forwards Verkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	53	1.275.435	175,9		60,8
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	52	1.179.075	165,3	-140,2	59,5
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	1	96.360	10,6	-109,8	1,3

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

29.4.3. Sensitivitäten Stromderivate

Eine Erhöhung beziehungsweise Reduktion des Strompreises um 10 % bei gleichbleibender Einschätzung des Kreditrisikos und der Zinskomponente würde zu einer Erhöhung bzw. Reduktion des sonstigen Ergebnisses um rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR) und einer Erhöhung bzw. Reduktion des Finanzertrages in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,5 Mio. EUR) führen. Diese Beträge sind vor der Berücksichtigung von Ertragsteuern.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zielt auf die Erhaltung einer hervorragenden Bonitätseinstufung ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarung mit der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, welche die Verschuldung messen, und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Grundsätzlich wird der Finanzierungsbedarf im jährlich stattfindenden Planungsprozess ermittelt, wobei die Tilgungen der nächsten Jahre, die geplanten Investitionen, die vom Bund geleisteten Zuschüsse sowie der operative Cashflow berücksichtigt werden. Der sich daraus ergebende Finanzierungsbedarf wird kurzfristig über Kreditlinien bzw. den konzerninternen Cashpool sowie langfristig durch externe Finanzierungen gedeckt. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2024 rd. 1.434,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.362,3 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenwerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non-Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der nachstehenden 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. 7.009,8 Mio. EUR (Vj: rd. 8.040,9 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 6.851,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7.882,0 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung). Für rd. 158,3 Mio. EUR (Vj: rd. 158,9 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. 64,3 Mio. EUR (Vj: rd. 58,0 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		FVTPL EK- Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	Cash	Hedge		Fair Value
		Non- Financial Instru- ments	Financial Instru- ments					Account- ing	Leasing	
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	161,8	0,0	161,8	1,1	0,0	56,2	0,0	4,8	99,7	164,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	73,4	52,0	21,4	0,0	0,0	21,4	0,0	0,0	0,0	21,4
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	55,7	0,0	55,7	0,0	7,6	37,5	0,0	5,8	4,8	55,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	242,1	21,3	220,8	0,0	0,0	220,8	0,0	0,0	0,0	220,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	394,0	355,4	38,6	0,0	0,0	38,6	0,0	0,0	0,0	38,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	35,1	0,0	35,1	0,0	0,0	0,0	35,1	0,0	0,0	35,1
Summe Buchwert je Kategorie				1,1	7,6	374,5	35,1	10,6	104,5	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
		Non- Financial Instru- ments	Financial Instru- ments					
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	29.492,2	0,0	29.492,2	29.269,7	0,3	1,4	220,8	28.819,3
Sonstige Verbindlichkeiten	26,3		26,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	1.965,8	0,0	1.965,8	1.916,3	15,3	19,0	15,2	1.955,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.272,9		10,8	1.262,1	1.262,1	0,0	0,0	1.262,1
Sonstige Verbindlichkeiten	512,3	445,3	67,0	67,0	0,0	0,0	0,0	67,0
Summe Buchwert je Kategorie				32.515,1	15,6	20,4	236,0	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		FVtPL EK- Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu		Hedge		Fair Value
		Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments			fortgeführten Anschaffungs- kosten	Cash	Account- ing	Leasing	
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	181,9	0,0	181,9	1,0	0,0	82,1	0,0	0,4	99,4	186,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	70,5	69,8	0,7	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	81,7	0,0	81,7	0,0	64,2	7,8	0,0	9,7	4,5	81,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	311,0	29,5	281,5	0,0	0,0	281,5	0,0	0,0	0,0	281,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	282,2	248,6	33,6	0,0	0,0	33,6	0,0	0,0	0,0	33,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25,3	0,0	25,3	0,0	0,0	0,0	25,3	0,0	0,0	25,3
Summe Buchwert je Kategorie				1,0	64,2	405,7	25,3	10,1	103,9	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge		Fair Value *)
		Non- Financial Instruments	Financial Instruments			Accounting	Leasing	
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	27.040,4	0,0	27.040,4	26.789,8	0,0	26,5	224,1	25.173,4
Sonstige Verbindlichkeiten	18,5	18,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.112,8	0,0	2.112,8	1.967,6	79,3	49,9	16,0	2.112,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225,2	8,3	1.216,9	1.216,9	0,0	0,0	0,0	1.216,9
Sonstige Verbindlichkeiten	570,9	212,4	358,5	358,5	0,0	0,0	0,0	358,5
Summe Buchwert je Kategorie				30.332,8	79,3	76,4	240,1	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Gemäß den Regelungen des IFRS 7.13C sind die in der Bilanz tatsächlich durchgeführten Saldierungen und potenziellen Aufrechnungsbeträge darzustellen. Da keine Vereinbarungen betreffend tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartnern dargestellt:

per 31.12.2024 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

per 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	64,2	-20,6	43,6
Stromderivate Passiv	-79,3	20,6	-58,7

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Konzern-Bilanz

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IFRS 9 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen zusammen.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis, unterteilt nach Bewertungsklassen, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

Ergebnis aus der Folgebewertung

31.12.2024 in Mio. EUR	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	18,9	0,0	5,2	0,0	0,0	-2,3
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0**)	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,8
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-516,0	0,0	-5,1	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR saldiert.

***) Kleinstbetrag.

Ergebnis aus der Folgebewertung

31.12.2023 in Mio. EUR	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	6,2	0,0	2,8	0,0	0,0	-2,4
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0**)	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-422,8	0,0	-2,9	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR saldiert.

***) Kleinstbetrag.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Beträge betreffen ausschließlich Dividenden.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen, sonstigen Finanzverbindlichkeiten und Krediten sowie Beträge aus Restposten aus aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 19,8 Mio. EUR (Vj: rd. 6,2 Mio. EUR).

Erträge aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) sind nicht im Nettofinanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2023
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	7,6	64,2	15,3	79,3
Cashflow Hedges	10,6	10,1	20,4	76,4
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,3	0,0
Summe	18,2	74,3	36,0	155,7

Im Geschäftsjahr 2023 abgeschlossene Devisentermingeschäfte zur Absicherung der offenen Restpositionen der aufgelösten CBL-Transaktionen hatten zum 31.12.2023 einen minimalen beizulegenden Zeitwert. Im Geschäftsjahr 2024 liegt dieser bei rd. 0,3 Mio. EUR.

29.7. Fair-Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2024 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	1,4	9,2	0,0	10,6
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,6	7,0	0,0	7,6
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0	1,1	1,1
Finanzielle Vermögenswerte	2,0	16,2	1,1	19,3
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	20,4	0,0	20,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3	15,3	0,0	15,6
Finanzielle Schulden	0,3	35,7	0,0	36,0

31.12.2023 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,1	10,0	0,0	10,1
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	64,2	0,0	64,2
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0	1,4	1,4
Finanzielle Vermögenswerte	0,1	74,2	1,4	75,7
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	76,4	0,0	76,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	79,3	0,0	79,3
Finanzielle Schulden	0,0	155,7	0,0	155,7

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

- Level 1:* Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.
- Level 2:* Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet. Es wurden diesbezüglich Discounted-Cashflow-Modelle für die Bewertung herangezogen, welche auf beobachtbaren Marktparametern (z.B. Marktzinssätze etc.) beruhen. Forwards im Strombereich werden zu Marktpreisen (EEX) angepasst um Kreditrisiken und Zinskomponenten bewertet.
- Level 3:* Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste in Abhängigkeit von der Nutzung (gefahrte Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt in beiden Berichtsjahren rd. 27.000 (Vj: rd. 26.000) Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Davon sind rd. 4.000 (Vj: rd. 4.000) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2024 und 2112 (Vj: 2023 und 2112) enden, und innerhalb des ÖBB Konzerns 61 (Vj: 66) Verträge, die zwischen 2024 und 2114 (Vj: 2023 und 2114) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt, welche als operatives Leasing klassifiziert wurden. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Operatives Leasing

Die undiskontierten Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

31.12.2024 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	966,0	67,5	197,6	700,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>143,0</i>	<i>9,5</i>	<i>37,9</i>	<i>95,6</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	10,9	4,9	5,8	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,9</i>	<i>4,1</i>	<i>4,6</i>	<i>0,1</i>

31.12.2023 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	904,1	58,9	141,4	703,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>90,4</i>	<i>1,2</i>	<i>4,6</i>	<i>84,6</i>
Fahrpark	9,7	4,3	5,3	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,3</i>	<i>3,7</i>	<i>4,5</i>	<i>0,1</i>

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2024 rd. 10,7 Mio. EUR (Vj: rd. 9,9 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Für den 31.12.2024 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsertrag	Netto- investitionen
bis zu 1 Jahr	7,0	-2,2	4,8
1 bis 5 Jahre	28,1	-7,9	20,2
mehr als 5 Jahre	91,2	-11,8	79,4
Summe der Mindestleasingzahlungen	126,3	-21,9	104,4

Für den 31.12.2023 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsertrag	Netto- investitionen
bis zu 1 Jahr	6,7	-2,2	4,5
1 bis 5 Jahre	26,7	-7,9	18,8
mehr als 5 Jahre	93,5	-12,9	80,6
Summe der Mindestleasingzahlungen	126,9	-23,0	103,9

Im Geschäftsjahr 2024 und 2023 betreffen die Finanzierungsleasingforderungen aus dem Sub-Lease-Vertrag mit anderen Gesellschaften des ÖBB Konzerns ausschließlich die angemietete Immobilie in der Lassallestraße.

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude. Die Leasingverträge haben eine maximale Laufzeit bis 2039. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen, für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Für den 31.12.2024 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2025	19,5	-4,3	15,2
2026 bis 2029	76,5	-14,6	61,9
nach 2029	179,3	-20,4	158,9
Summe	275,3	-39,3	236,0

Für den 31.12.2023 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2024	20,2	-4,2	16,0
2025 bis 2028	73,6	-14,6	59,0
nach 2028	187,0	-21,9	165,1
Summe	280,8	-40,7	240,1

In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2024	2023
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	4,5	4,3
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	0,8	0,5
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	0,4	0,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	10,9	10,3
Ertrag aus der Untervermietung oder Subleasing von Nutzungsrechten	6,8	6,5

In der Konzern-Geldflussrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2024	2023
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	13,9	14,9
<i>davon Tilgungsanteil</i>	<i>11,8</i>	<i>12,9</i>
<i>davon Zinsanteil</i>	<i>2,1</i>	<i>2,0</i>

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse setzen sich aus Zinsen und Tilgung zusammen, wobei die Tilgungen im Finanzierungs- und die Zinsen im operativen Cashflow dargestellt sind. Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringen Werten werden im operativen Cashflow dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

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 31.12.2024 einen Buchwert von rd. 26,9 Mio. EUR (Vj: rd. 24,3 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns oder des ÖBB Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und Mitglieder der Geschäftsführungen und der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z. B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 264,0 Mio. EUR [Vj: rd. 267,6 Mio. EUR], Aufwendungen in Höhe von rd. 280,5 Mio. EUR [Vj: rd. 301,4 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG getätigt. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 2 % der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und der Umsatzerlöse.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Nachfolgend wird auf das Volumen der Transaktionen zwischen dem ÖBB Infrastruktur-Konzern und nahestehenden Unternehmen des übrigen ÖBB Konzerns sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende eingegangen:

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Verkauf von Waren/Dienstleistungen	156,9	174,9	369,7	352,1	0,0*	0,0*	357,4	375,6
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen	59,2	54,6	71,5	66,9	0,0*	0,0	197,3	185,4
Forderungen aus Lieferung und Leistung	13,5	14,3	31,5	43,2	0,0*	0,0*	68,1	75,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	15,8	16,0	0,0*	0,0*	88,7	88,5
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	13,3	9,3	32,0	30,5	0,0	0,0	84,2	62,4
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	1,8	0,0	0,3	0,3	72,2	294,7

*) Kleinstbetrag.

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betragen rd. 6,9 Mio. EUR (Vj: rd. 5,0 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 25,4 Mio. EUR (Vj: rd. 24,5 Mio. EUR). Per 31.12.2024 werden Forderungen über rd. 156,9 Mio. EUR (Vj: rd. 144,1 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 11,4 Mio. EUR (Vj: rd. 12,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Aus der Anmietung eines Bürogebäudes, das teilweise mittels Sublease-Verträgen an Gesellschaften des übrigen ÖBB Konzerns weitervermietet wird, ergeben sich Leasingforderungen in Höhe von insgesamt rd. 104,4 Mio. EUR (Vj: rd. 103,9 Mio. EUR), die sich mit rd. 88,7 Mio. EUR (Vj: rd. 88,2 Mio. EUR) auf die ÖBB-Business Competence Center GmbH, mit rd. 9,5 Mio. EUR (Vj: rd. 9,5 Mio. EUR) auf die ÖV Ticketshop GmbH und mit rd. 6,2 Mio. EUR (Vj: rd. 6,2 Mio. EUR) auf die ÖBB-Personenverkehr AG verteilen.

Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen dargestellt. Den Mitgliedern der Vorstände und der Aufsichtsräte des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG sowie denen nahestehende Unternehmen oder Personen wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Bei der angeführten Transaktion handelt es sich um Umsätze im Zusammenhang mit Immobilien zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und einem dem Aufsichtsrat nahestehenden Unternehmen.

in Mio. EUR	Aufsichtsräten nahestehende Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	0,2	0,1	4,3	4,5	0,8	0,6
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	0,0	0,0	52,2	36,9	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,0*)	0,0*)	0,6	0,7	0,1	0,1
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	0,0	0,0	4,6	6,0	0,0	0,0

*) Kleinstbetrag.

Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der aktuell gültige Rahmenplan 2024 bis 2029 wurde von der Republik Österreich am 18.10.2023 im Ministerrat beschlossen und dem Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 27.11.2023 vorgelegt.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu 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 auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2022 bis 2027 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2022 bis 2027 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) 80 % der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100 % in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und / oder des Umfangs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2024 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2022 bis 2027 gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 1.408,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.316,3 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 464,3 Mio. EUR (Vj: rd. 441,5 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 150,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs im Jahr 2011 vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 55,5 Mio. EUR (Vj: rd. 55,0 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMK sowie dem BMF einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte.

Das BMK hat gemäß § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden; sie sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität und der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung über Kennzahlen bewertet.

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2024 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.530,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.401,6 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 1.408,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.316,3 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und entsprechend der Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung um rd. 159,3 Mio. EUR (Vj: rd. 86,7 Mio. EUR) auf rd. 1.567,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.403,0 Mio. EUR) erhöht. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.121,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.085,3 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Summe um rd. 217,5 Mio. EUR (Vj: rd. 411,1 Mio. EUR) reduziert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 136,0 Mio. EUR (Vj: rd. 125,0 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 904,1 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 674,2 EUR) ertragswirksam ausgewiesen.

Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 165,4 Mio. EUR (Vj: rd. 91,8 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 198,5 Mio. EUR (Vj: rd. 118,8 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 47,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird. Die für die marktweite Bereinigung anhängiger Rechtsverfahren mit dem Bundesministerium für Klimaschutz vereinbarte gesonderte Abgeltung in Höhe von rd. 69,3 Mio. EUR wurde ertragserhöhend in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Gemäß Änderung zum Zuschussvertrag 2022 bis 2027 wurde dieser Betrag nicht mit bestehenden Verbindlichkeiten aufgerechnet und somit als Forderung gegenüber dem Bund bilanziert.

Für die durch das Hochwasser entstandenen Schäden hat der Bund den Zuschussvertrag angepasst und Erlösentgänge und Kosten in Höhe von rd. 20,1 Mio. EUR refundiert. Die erforderlichen Investitionen werden im Rahmen der Annuitäten durch den Bund künftig refundiert. Die Differenz zur Auswirkung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung wurde im Rahmen des § 42 (1) Bundesbahngesetz durch den Bund abgedeckt.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2024 stellt sich demnach 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

Im Berichtsjahr wurde im Dezember 2024 ein Betrag in Höhe von rd. 93,0 Mio. EUR (Vj: rd. 645,0 Mio. EUR) an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung betrifft sowohl zum 31.12.2023 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2024 erhaltene Bundeszuschüsse.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2023 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2023
§ 42 (1) Betriebsführung	643,8	-413,7	230,1
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	441,5	2,6	444,1
Summe Zuschuss des Bundes gem. § 42 Abs. 1 und § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	1.085,3	-411,1	674,2
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.316,3	86,7	1.403,0
Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	1.316,3	86,7	1.403,0
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag	2.401,6	-324,4	2.077,2

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. 91,9 Mio. EUR (Vj: rd. 109,0 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag keine offene Forderungen (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 37,8 Mio. EUR (Vj: rd. 31,1 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands und der Mitglieder der Geschäftsführungen der Tochterunternehmen

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht an beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Den Mitgliedern des Vorstands wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.166 TEUR (Vj: rd. 1.156 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Vorsorgekasse für Mitarbeiter:innen wurden über rd. 18 TEUR (Vj: rd. 18 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen erhöhten sich um rd. 28 TEUR von rd. 40 TEUR auf rd. 68 TEUR. An Pensionskassen wurden rd. 86 TEUR (Vj: rd. 80 TEUR) entrichtet. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2024 rd. 426 TEUR (Vj: rd. 415 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 50 TEUR (Vj: rd. 48 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 9 TEUR (Vj: rd. 76 TEUR) erhöht.

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente sowie aus Sachbezügen zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstandsmitglieder der Mutterunternehmen und Geschäftsführer:innen von Gesellschaften auf ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Topführungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score-Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ökonomische, soziale und ökologische Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamt- bzw. Teilkonzerns sowie an der individuellen Gesamtpformance. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen der Vorstandsmitglieder bereits eingerechnet.

Die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche der Mitglieder des Vorstands im Falle der Beendigung der Funktion oder des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

Für die gewährten Gesamtbezüge der Geschäftsführung von Tochterunternehmen wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Geschäftsführungsmitglieder für ihre Tätigkeit als Geschäftsführer:innen rd. 1.003 TEUR (Vj: rd. 990 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Geschäftsführer:innen, die gleichzeitig Dienstnehmer:innen im ÖBB Konzern sind, erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführungstätigkeit.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt unverändert zum Vorjahr 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhalten die doppelte Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmende im ÖBB Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertretung der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG für ihre Tätigkeit im ÖBB Infrastruktur-Konzern betragen rd. 129 TEUR (Vj: rd. 152 TEUR). Es wurden keine (Vj: keine) Bezüge für übrige Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften bezahlt.

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden können, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägigen Finanzinformationen vorliegen.

Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 312,4 Mio. EUR [Vj: rd. 290,4 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 346,3 Mio. EUR [Vj: rd. 353,1 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 132,5 Mio. EUR [Vj: rd. 153,4 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren überwiegend aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

Umsatzerlöse	2024	2023
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	1.104,1	1.129,1
Deutschland	94,6	56,8
Übrige Märkte	32,9	63,6
Gesamt	1.231,6	1.249,5

Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge	2024	2023
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	2.987,3	2.541,9
Deutschland	0,2	0,2
Übrige Märkte	0,0*)	0,0*)
Gesamt	2.987,5	2.542,1

*) Kleinstbetrag.

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 26,9 Mio. EUR (Vj: rd. 24,3 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechsellkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 35,1 Mio. EUR (Vj: rd. 25,2 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 72,3 Mio. EUR (Vj: rd. 293,9 Mio. EUR). Die Vorjahreswerte wurden sowohl bei den kurzfristigen Forderungen als auch bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten um eine Saldierung in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR angepasst.

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. 136,0 Mio. EUR (Vj: rd. 125,0 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 CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Der aus der 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.

Die Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte beinhalten die Auszahlungen für den Erwerb aller Anteile an den beiden Unternehmen ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH und Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG in Höhe von rd. 123,7 Mio. EUR, da es sich nicht um einen Unternehmenserwerb gemäß IFRS 3 handelt (siehe Erläuterung 2).

Die Tabelle zeigt die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit dargestellt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2023	zahlungs- wirksame Änderungen	Änderungen aus dem Erwerb von Teilbetrieben oder sonstigen Geschäfts- einheiten	Wechsel kurs- änder- ungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	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 gegenüber Kreditinstituten	3.710,7	15,0	58,0	0,0	0,0	0,0	3.783,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	224,1	0,0	0,0	0,0	-1,5	0,0	222,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	16.219,9	3.649,9	0,0	1,3	307,0	-56,0	20.122,1
Gesamt langfristige Schulden	27.040,4	3.664,9	58,0	5,1	-1.220,2	-56,0	29.492,2
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	998,9	-1.000,0	0,0	0,0	1.528,8	0,0	1.527,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	208,8	-200,0	0,0	0,0	0,2	0,0	9,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,0	-11,8	0,0	0,0	11,0	0,0	15,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	595,2	0,0	0,6	0,0	-254,4	0,2	341,5
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.818,9	-1.211,9	0,6	0,0	1.285,6	0,2	1.893,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	7.883,3	-1.000,0		-2,0	4,4	0,0	6.885,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.919,2	-9,0		0,0	-199,5	0,0	3.710,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	225,9	-0,1		0,0	-1,7	0,0	224,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	11.842,3	4.381,9		-0,8	-73,9	70,4	16.219,9
Gesamt langfristige Schulden	23.870,7	3.372,8		-2,8	-270,7	70,4	27.040,4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	1.000,0	0,0		0,0	-1,1	0,0	998,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,1	0,0		0,0	199,7	0,0	208,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,1	-12,9		0,0	12,8	0,0	16,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	554,4	15,0		0,0	24,9	0,9	595,2
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.579,6	2,1		0,0	236,3	0,9	1.818,9

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden rd. 93,0 Mio. EUR (Vj: rd. 645,0 Mio. EUR) an 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.

35. Konzernunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Information über die zum 31.12.2024 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Der Geschäftsgegenstand der Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis h) beschrieben.

Im Berichtsjahr wurden 100 % der Anteile an der Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG und der ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH erworben. Im Vorjahr wurde die Gesellschaft ÖBB-BE GmbH & Co KG mit einem Anteil von 60 % gegründet. Die Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu., an der 27,74 % der Anteile gehalten wurden, wurde nach Liquidation im Dezember 2023 aus dem Firmenbuch gelöscht.

ÖBB Infrastruktur-Konzern		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100 %	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V c)
▶ 100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0 f)
▶ 100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0 f)
▶ 100 %	ÖBB-Operative Services GmbH (bis 2023: Mungos Sicher & Sauber GmbH)	A-1150 Wien	V e)
▶ 100 %	ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (bis 2023: Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG)	A-1150 Wien	V e)
▶ 100 %	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0 d)
▶ 100 %	ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V a)
▶ 100 %	ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V b)
↳ 100 %	ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH (Juni 2024: Erwerb, vormals: RINV HÖSBA Beteiligungs GmbH)	A-1020 Wien	V a)
▶ 100%	ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100 %	Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100 %	Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100 %	Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Juni 2024: Erwerb, vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG)	A-1020 Wien	V a)
▶ 100 %	Gauermannngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100 %	Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100 %	Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100 %	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0 h)
▶ 100 %	Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V g)
↳ 25 % (75 %)	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden (2023: Neugründung)	A-1100 Wien	E0 k.A.
▶ 100 %	Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V g)
▶ 60 %	ÖBB-BE GmbH (September 2023: Verkauf von 40% der Anteile und Umfirmierung, vormals: ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.)	A-1020 Wien	V0 b)
▶ 60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG (September 2023: Neugründung)	A-1020 Wien	V0 b)
▶ 51 %	WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V c)
▶ 50 %	LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürtitz	E b)
▶ 50 %	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E c)
▶ 43,05 %	Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E c)
▶ 10,53 %	HIT Rail B.V.	NL-3521 AZ Utrecht	0 k.A.
▶ KG-Anteil	UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0 k.A.
↳ KG-Anteil	Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arberg	0 k.A.

Abkürzungen:

- V Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
- V0 Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
- E Beteiligungsunternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
- E0 Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
- 0 Sonstiges Beteiligungsunternehmen
- k. A. Keine Angaben

b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften.

c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur.

d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung.

e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen.

f) Forschung und Entwicklung, insbesondere iZm. der Schieneninfrastruktur.

g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Spezial- und Straßenfahrzeugen.

h) Berufliche Aus- und Weiterbildung.

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien.

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Konzernunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20 % der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

ÖBB Infrastruktur-Konzern		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2024*)	31.12.2023	2024*)	2023
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	174	168	5	3
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	217	215	7	5
100 %	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	88	91	-3	-4
100 %	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	105	101	4	2
60 %	ÖBB-BE GmbH	29	32	-3	-3
60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG	28	32	-4	-3
25 %	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden	1	0	1	0

*) Vorläufige Werte.

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

An Finanzierungen wurden am 09.01.2025 eine Finanzierung mit einem Nominale in Höhe von rd. 300,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis April 2071 und einer Verzinsung (fix) von 0,70 %, effektiv 2,925 %, und am 04.02.2025 eine weitere mit einem Nominale in Höhe von rd. 368,5 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis Feber 2035 und einer Verzinsung (fix) von 2,95 %, effektiv 2,997 %, durch die OeBFA aufgenommen.

Der Budgetausschuss der österreichischen Bundesregierung hat sich am 07.03.2025 auf ein Budgetprovisorium geeinigt, in dem der Wegfall der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer für Elektrofahrzeuge per 01.04.2025 beschlossen wurde. Diese Gesetzesänderung wird die Preise, zu denen die Rail Equipment GmbH & Co KG ihre Elektrofahrzeuge vermietet, beeinflussen.

Im Jänner 2025 erfolgte eine Information an betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Ergebnisse von Gesprächen mit der WESTbahn unter Aufsicht der SCK nach § 68a EiszG über eine marktweite Bereinigung anhängiger Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit regulatorischen Verfahren.

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2024 am 19.03.2025 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 262.044.656,11 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB Infrastruktur-Konzerns

Im Geschäftsjahr 2024 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Mag.^a Silvia Angelo
 Dipl.-Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc
 Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. ^a Manuela Waldner		Vorsitzende
Dipl.-Ing. Herbert Kasser		1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mag. ^a Cornelia Breuß, MA	ab 22.01.2025 ab 09.09.2024 / bis 23.01.2025	2. Stellvertreterin der Vorsitzenden Mitglied
Mag. ^a Iris Appiano-Kugler	bis 08.01.2025	2. Stellvertreterin der Vorsitzenden
Mag. ^a Waltraud Schmid		
Mag. Georg Schöppl		
Dipl.-Ing. ⁱⁿ Claudia Nutz	bis 31.05.2024	
Josef Salfelner	ab 01.01.2024	Belegschaftsvertreter
Mag. ^a Olivia Janisch	ab 08.05.2024	Belegschaftsvertreterin
Peter Dyduch	bis 31.05.2024	Belegschaftsvertreter
Robert Hofmann	ab 12.11.2024	Belegschaftsvertreter
Gerhard Siegl	bis 11.11.2024	Belegschaftsvertreter

Wien, am 19.03.2025

Die Vorstandsmitglieder

Mag. ^a Silvia Angelo (Ressort Finanzen, Services, Immobilien)	Dipl.-Ing. ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc (Ressort Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung)	Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy (Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)
--	---	--

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsaufwendungen

Beschreibung / Risiko:

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft investiert im Auftrag der Bundesregierung jährlich mehr als drei Milliarden Euro in das österreichische Schienennetz. Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt die Gesellschaft wesentliche Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Weiters werden aufgrund der verursachten Hochwasserschäden im September 2024 Investitionen und Instandhaltungsleistungen für die Schadensbehebung getätigt.

Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Ergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsfragen kommen.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind im Anhang unter Punkt „3. Zusammenfassung der wesentlichsten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Sachanlagen“ enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich im Anhang unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen“.

Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:

Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über den relevanten Prozess und die wesentlichen Schlüsselkontrollen betreffend korrekter Kategorisierung und Bilanzierung von aktivierungspflichtigen Investitionen bzw. aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet („Funktionsprüfung“). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System.

Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Sachanlagen durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt. Ferner haben wir Interne Revisionsberichte mit Bezug auf den besonders wichtigen Prüfsachverhalt eingeholt, gelesen und hinsichtlich Auswirkung auf unsere Prüfungsstrategie gewürdigt und zusätzliche Prüfungshandlungen gesetzt.

Wir haben die internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungshandbuch“) hinsichtlich Übereinstimmung mit den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen nach IFRS geprüft.

Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben von Zugängen im Bereich vom Sachanlagevermögen, Stichproben im Bereich von Investitions- und Instandhaltungsaufträgen, Stichproben im Bereich der getätigten Maßnahmen für die Behebung der Hochwasserschäden, sowie anhand ausgewählter Stichproben von wesentlichen Projekten die korrekte Erfassung als Zugang zu Sachanlagen oder Aufwand in Übereinstimmung mit der internen Bilanzierungsrichtlinie („Aktivierungshandbuch“) geprüft. Die Auswahl der Stichproben von wesentlichen Projekten erfolgte anhand einer Zufallsauswahl und auf Basis von definierten Risikokriterien unter Berücksichtigung der Projektgröße.

Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projektinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in den Stichproben enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:
<p>Zum 31. Dezember 2024 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2024. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2024 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge bis einschließlich der Netzfahrplanperiode 2021), sowie um die Zulässigkeit der Höhe der Stationsentgelte bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2012 bis 2024, sowie der Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016–2024.</p>	<p>Wir haben die Einschätzung des Managements betreffend Ansatz und Höhe der Rückstellungen hinterfragt und geprüft. Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:</p>
<p>Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft kommt.</p>	<p>Wir haben den Prozess betreffend Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren erhoben und die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt.</p>
<p>Diese Risiken werden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Datengrundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Insbesondere haben wir dabei den Status der Verfahren, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2024, mit dem Management, den Mitarbeitern des zuständigen Fachbereiches besprochen. Weiters haben wir uns mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigen-gutachten befasst und die daraus von der Gesellschaft abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt.</p>
<p>Die Bilanzierung und Bewertung dieser Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren sind im Rahmen der Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Beträge wesentlich sind, die Bewertung komplex ist und wesentliche Ermessensentscheidungen erfordert. Das Erfordernis für und die Höhe dieser Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, aufgrund möglicher Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.</p>	<p>Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der einfließenden Bewertungsparameter nachvollzogen.</p>
<p>Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren befinden sich im Anhang unter Punkt „3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen, c. Rückstellungen“ sowie „B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26.2. Sonstige Rückstellungen“.</p>	<p>Die Gesellschaft bezieht bei der Berechnung der Rückstellung extern erstellte Sachverständigen-gutachten und juristische Stellungnahmen von externen Rechtsanwälten mit ein. Diese haben wir im Rahmen der Prüfung eingeholt und uns davon überzeugt, dass deren Ergebnisse angemessen und deren Arbeiten für unsere Zwecke adäquat sind. Weiters haben wir uns einen Eindruck über deren Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität verschafft.</p> <p>Schließlich haben wir die Entwicklung dieser Verfahren nach dem Bilanzstichtag bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks durch Befragung des Vorstandes und der Mitarbeiter des Fachbereiches kritisch gewürdigt.</p>
	<p>Wir haben die Angemessenheit der Angaben im Anhang zur Bewertung und Bilanzierung dieser Rückstellungen beurteilt.</p>

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:
<p>Die von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft betriebene Eisenbahninfrastruktur umfasst neben dem Schienennetz u.a. auch das 16,7 Hz-Bahnstromnetz zur Übertragung des Traktionsstroms. Ferner werden Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) und ausgewählte Großbaustellen mit Energie versorgt.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die implementierten Richtlinien, das internen Kontrollsystem, die Risikomanagementstrategie und deren Dokumentation sowie wesentliche Schlüsselkontrollen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet („Funktionsprüfung“). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen wie Kontrollen, dass nur mit genehmigten Handelspartnern Geschäfte abgeschlossen wurden, Kreditlimit-reports und Sperren von Handelspartnern, sowie Prüfung der korrekten Übernahme von Marktpreisen ins Handelssystem.</p>
<p>Zur Bereitstellung des Transaktionsstroms betreibt die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft mehrere Kraftwerke und hat langfristige Lieferverträge mit mehreren Energieversorgungsunternehmen abgeschlossen. Zusätzlich erforderliche Strommengen werden durch Stromhandelsgeschäfte (Forwards) am Strommarkt (OTC-Handel) und seit Oktober 2023 auch an der Börse (Futures) beschafft.</p>	<p>Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Energie / Portfoliomanagement durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt. Ferner haben wir die internen Revisionsberichte mit Prüfungsgegenstand im Bereich Stromhandel eingeholt, gelesen und hinsichtlich Auswirkung auf unsere Prüfungsstrategie gewürdigt und zusätzliche Prüfungshandlungen gesetzt.</p>
<p>Insbesondere ist die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft angesichts von Strompreisvolatilitäten von Preisschwankungs- und Ausfallsrisiken bei Handelspartnern betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über einen Zeitraum von ein bis drei Jahren für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.</p>	<p>Für das Handelssystem „BelVis“ haben wir im Rahmen der Prüfung unter Beiziehung unserer IT-Experten die Generellen IT-Kontrollen (IT-Environment, IT-Prozesse, IT-Internes Kontrollsystem) mit Schwerpunkt auf das Änderungsmanagement, Systemsicherheit und Zugriffsschutz geprüft.</p>
<p>Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.</p>	<p>Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben einzelne Stromhandelsgeschäfte hinsichtlich Existenz, Vollständigkeit und Bewertung geprüft. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Einholung von externen Bestätigungen sowie den Abgleich mit Verträgen und anderen Nachweisen.</p>
<p>Das Risiko für den Konzernabschluss ergibt sich daraus, dass bei der Verwendung von Bewertungsmodellen zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte die darin enthaltenen Annahmen und Parameter in hohem Ausmaß ermessensbehaftet sind und dass an die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen formelle und materielle Anforderungen geknüpft sind.</p>	<p>Des Weiteren haben wir die Bewertungsmodelle und die zugrunde liegenden Bewertungsparameter zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte auf ihre Angemessenheit und konsistente Anwendung hin geprüft. Wir haben in Stichproben wesentliche verwendete Parameter mit extern zugänglichen Werten und die Berechnung der Zeitwerte nachvollzogen.</p>
<p>Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den derivativen Finanzinstrumenten befinden sich im Anhang unter Punkt „A. 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Finanzinstrumente, Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten“, sowie unter Punkt C. 29. Finanzinstrumente.</p>	<p>Sicherungsbeziehungen wurden in Stichproben insbesondere dahingehend beurteilt, ob die Dokumentation der Sicherungsbeziehung und der Effektivität der Sicherung vorhanden ist und den internen Richtlinien entspricht. Die durchgeführten Effektivitätstests wurden in Bezug auf ihre Angemessenheit kritisch gewürdigt.</p>

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:
	<p>Der korrekte Ausweis im Konzernabschluss – erfolgswirksam oder erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis – je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen bei zur Absicherung von Stromeinkaufspreisen abgeschlossenen Derivaten („Cashflow-Hedge“) eingesetzt werden, sowie die mit diesen Bewertungseffekten einhergehende Erhöhung der passiven latenten Steuern wurde von uns geprüft.</p> <p>Weiters haben wir überprüft, ob die Angaben im Konzernabschluss (Notes) betreffend die Bewertungsmethoden und die Bildung von Sicherungsbeziehungen angemessen und vollständig sind.</p>

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten 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 dazu keine Art der Zusicherung geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir 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 im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 6. Mai 2024 als Abschlussprüfer gewählt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Christoph Harreither.

Wien, am 19. März 2025

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Victoria Scherich eh

Wirtschaftsprüferin

* Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

Bericht über die unabhängige Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung 2024

Wir haben eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft** für das am 31. Dezember 2024 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 rechtlichen Anforderungen des § 243b und § 267a UGB übereinstimmt, einschließlich

- ▶ der Einhaltung der gesetzlichen 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 ÖBB-Infrastruktur 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 und im Konzernlagebericht und im Geschäftsbericht 2024, 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 Aufsichtsrats sowie Prüfungsausschusses

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich, ein Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse zu entwickeln und umzusetzen und dieses Verfahren in der Angabe zu IRO-1 gemäß ERS 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:

- ▶ Einhaltung der Anforderungen des § 243b und § 267a UGB und
- ▶ Aufnahme von Angaben in die nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO, sowie
- ▶ Einhaltung der ERS

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 Aufsichtsrat/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 § 243b und § 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 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 gehen wir wie folgt vor:

- ▶ 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 gehen wir wie folgt vor:

- ▶ Wir beurteilen, ob die Struktur und die Darstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung im Einklang mit dem ESRS stehen.
- ▶ Wir führen Befragungen des relevanten Personals und analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- ▶ Wir führen stichprobenartige ergebnisorientierte 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 des Konzernlageberichts 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 nichtfinanziellen Erklärung.
- ▶ Wir erheben, ob die Anforderungen des § 243b UGB und § 267a UGB angemessen adressiert wurden.
- ▶ Wir überprüfen, ob die Voraussetzungen, für die in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mittels Verweises aufgenommenen Aufgaben die Bedingungen gemäß ESRS 1 erfüllen.

Abgrenzung zum Leistungsumfang:

- ▶ Vorjahreszahlen wurden grundsätzlich keiner Prüfung unterzogen, es sei denn, dies ist für Plausibilitätsverprobungen erforderlich.
- ▶ Zahlen, die aus externen Studien entnommen werden, wurden nicht geprüft. Es wurde lediglich die korrekte Übernahme der relevanten Angaben und Daten in die konsolidierte Berichterstattung überprüft.
- ▶ Die im Rahmen der Jahres- oder Konzernabschlussprüfung geprüften finanziellen Leistungsindikatoren und Aussagen, sowie Informationen aus dem konsolidierten Corporate Governance Bericht und der Risikoberichterstattung wurden 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 19. März 2025

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

ppa. Susanna Gross, MA eh

Wirtschaftsprüferin

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG

Praterstern 3

1020 Wien

Tel: +43 1 93000-0

E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at

infrastruktur.oebb.at

Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit Unterstützung von fi esys GmbH) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infrastruktur.oebb.at/gb2024

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG

Konzernkommunikation

Am Hauptbahnhof 2

1100 Wien

Tel: +43 1 93000-44075

E-Mail: kommunikation@oebb.at

konzern.oebb.at

ÖBB-Kund:innenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kund:innenservice.

Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.

