



# Zug um Zug in die Zukunft

# Inhalt

<b>Konzernlagebericht</b> .....	2
A. Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage .....	2
B. Voraussichtliche Entwicklung und Risiken des Unternehmens .....	19
C. Forschung und Entwicklung .....	27
D. Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess .....	27
E. Nichtfinanzielle Erklärung .....	28
<b>Nachhaltigkeitsbericht</b>	
Glossar .....	157
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG .....	158
<b>Konzernabschluss</b> .....	159
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2025 .....	159
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2025 .....	160
Konzern-Bilanz zum 31.12.2025 .....	161
Konzern-Geldflussrechnung 2025 .....	162
Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2025 .....	163
Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2025 .....	164
A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden .....	164
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung .....	185
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss .....	213
<b>Bestätigungsvermerk</b> .....	241
Bericht zum Konzernabschluss .....	241
Bericht über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung 2025 .....	247

# 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 1.110 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Personenverkehr AG“), der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (fortan „Rail Cargo Austria AG“), zwei weiteren zum ÖBB Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 19.175 Mitarbeiter:innen. Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „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 Gesellschaft mbH (fortan „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 3.459 Gebäuden sowie 1.024 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.

Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH verantwortet 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:inneninformationen 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 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. Seit 2023 wird das Leistungsspektrum der WS Service GmbH unter anderem mit investiven Leistungen sowohl im Sicherungstechnikbereich als auch im Fahrwegbereich erweitert.

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 31.12.2025 hatte die WS Service GmbH rd. 139 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. Im Jahr 2025 wurde der Rahmenvertrag durch eine Leistungsvereinbarung zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und WS Service GmbH ersetzt.

### 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 in Zusammenschau mit dem Zuschussvertrag gem. § 42 / 2 BBG 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 Gauermanngasse 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 wurden alle übernommenen Mitarbeiter:innen 2025 in die relevanten Geschäftsbereiche oder Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG eingegliedert. Der für die Integration des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH in die ÖBB-Infrastruktur AG gegründete zeitlich begrenzte Geschäftsbereich GKB-Infrastruktur im Ressort Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung wurde per 31.12.2025 aufgelöst.

## Konjunkturelle Rahmenbedingungen

### Wirtschaftsentwicklung

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

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

Sorgenkind blieb die im Vergleich zum Euroraum deutlich erhöhte Inflationsrate. Während im Euroraum nach mehreren Zinssenkungen der Notenbank das 2 %-Ziel erreicht wurde, betrug die Inflation in Österreich auch 2025 noch 3,5 %. Verantwortlich dafür waren vor allem gestiegene Netzentgelte für Energie sowie die Preise beschäftigungsintensiver Dienstleistungen. Die hohe Inflation wirkt jedenfalls dämpfend auf Österreichs Wettbewerbsfähigkeit. Auch der Ausblick auf 2026 bleibt mit einem prognostizierten BIP-Wachstum von lediglich 1,2 % verhalten.

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

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

<sup>1</sup> WIFO.

<sup>2</sup> WIFO.

<sup>3</sup> Oxford Economics.

<sup>4</sup> RWI / ISL.

<sup>5</sup> Trading Economics.

<sup>6</sup> IHS.

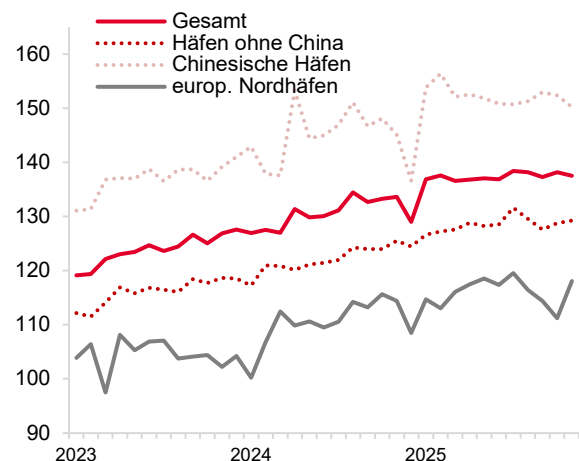
Das Wachstum in Europa erfolgte 2025 entlang zweier unterschiedlicher Pfade. Während die großen Volkswirtschaften der Eurozone – Deutschland, Frankreich und Italien – eher stagnierten, verlief die Entwicklung vor allem in Osteuropa deutlich dynamischer. Insgesamt legte das EU-weite BIP um 1,4 %, jenes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

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

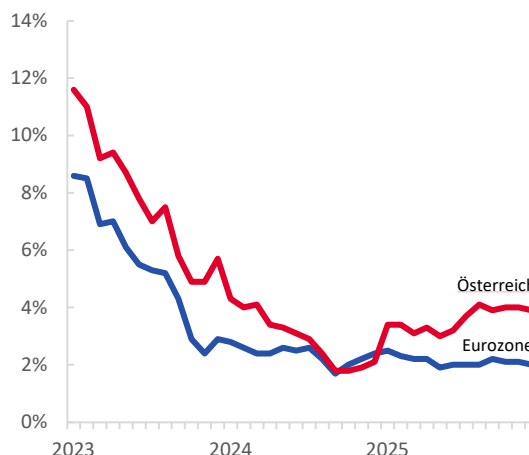
Gleichzeitig leiden die europäische Wirtschaft und Industrie weiterhin unter Strukturproblemen. Dazu zählen in erster Linie ein Mangel an Innovationen sowie hohe Kosten und Abhängigkeiten bei zentralen Technologien und Rohstoffen. Diese lassen sich nicht auf einen Schlag mit Fördermitteln lösen, wie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

**Entwicklung von Containerumschlag und Inflation**

Containerumschlag großer Seehäfen  
RWI-ISL-Index 2015 = 100



Inflation  
monatlich in % im Vergleich zu Vorjahresmonat



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

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

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

<sup>7</sup> Europäische Kommission.  
<sup>8</sup> Handelsblatt.  
<sup>9</sup> ZDF; Fokus.  
<sup>10</sup> orf.at, Profil, Europäische Kommission.

## Kapitalmärkte und Staatshaushalt

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

## Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

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

## Themenmanagement und Agenda Setting auf nationaler Ebene

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

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

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

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

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

<sup>11</sup> WIFO.

<sup>12</sup> OeBFA.

## Mitgliedschaften

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

## Themenmanagement auf internationaler Ebene

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

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

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

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

### Auswirkungen der Budgetkonsolidierung auf die ÖBB

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

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

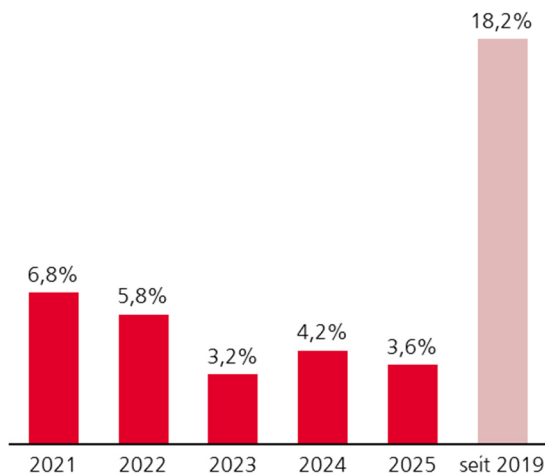
### Marktumfeld

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

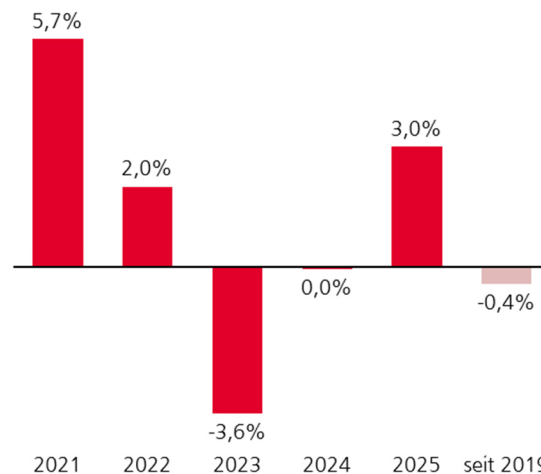
Im Jahr 2025 setzt sich der Aufwärtstrend bei der Betriebsleistung im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG fort. Der Zuwachs bei den Zugkilometern beträgt 3,4 %. Im Güterverkehr erhöhte sich die Betriebsleistung um 3 % auf rd. 41,0 Mio. Zugkilometer. Im Personenverkehr gibt es wieder ein robustes Wachstum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

### Entwicklung der Betriebsleistung im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG

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



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



Quelle: ÖBB.

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

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

Im Westen war die Situation dominiert von dem Anlaufen der deutschen Generalsanierung. In diesem umfassenden Sanierungsprogramm der DB InfraGo werden die bedeutendsten Korridore ertüchtigt, die zusammen über 4.000 km ausmachen.<sup>13</sup> Im Rahmen dieser Sanierungen werden die betreffenden Korridore für einige Monate komplett gesperrt. Während die Fertigstellung des gesamten Programms ursprünglich bis 2030 geplant war, wurde dieses Ziel nun auf 2036 gestreckt, da es zahlreiche Bedenken aufgrund der nötigen, immensen Kapazitätseinschränkungen für die Schiene gab.<sup>14</sup>

In Ungarn übernahm die GYSEV den Betrieb von über 700 km Streckennetz von der MAV-Gruppe. Die Strecken liegen im Westen des Landes und reichen vom Balaton bis zur Grenze nach Österreich. Die ungarische Staatsbahn MAV soll hingegen ihre Ressourcen in den Osten des Landes verlagern.<sup>15</sup>

## A.2. Finanzielle Leistungsindikatoren

### Ertragslage

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.269,6	1.231,6	38,0	3 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.415,4	4.219,1	196,3	5 %
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	232	225	7	3 %

### Umsatzerlöse und Gesamterträge

Umsatzerlöse ÖBB Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.617,9	1.566,6	51,3	3 %
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-348,3	-335,0	-13,3	4 %
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.269,6</b>	<b>1.231,6</b>	<b>38,0</b>	<b>3 %</b>
Sonstige Erträge (konsolidiert)	3.145,8	2.987,5	158,3	5 %
<b>Gesamterträge</b>	<b>4.415,4</b>	<b>4.219,1</b>	<b>196,3</b>	<b>5 %</b>
<i>davon mit übrigen ÖBB Konzern</i>	<i>858,2</i>	<i>884,0</i>	<i>-25,8</i>	<i>-3 %</i>

Wie bereits angeführt erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 1.269,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.231,6 Mio. EUR). Während die Umsatzerlöse nur leicht angestiegen sind, erhöhten sich die Gesamterträge im Wesentlichen aufgrund der Bundeszuschüsse (insbesondere aus der Rahmenplanumsetzung). Die konsolidierten sonstigen Erträge in Höhe von rd. 3.145,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.987,5 Mio. EUR) beinhalten andere aktivierte Eigenleistungen in Höhe von rd. 482,3 Mio. EUR (Vj: rd. 458,5 Mio. EUR) und sonstige betriebliche Erträge in Höhe von rd. 2.663,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.529,0 Mio. EUR).

Der Umsatz je Mitarbeiter:in beträgt bei durchschnittlich 19.010 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.736 Mitarbeiter:innen) rd. 67 TEUR (Vj: rd. 66 TEUR).

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

<sup>13</sup> DB.

<sup>14</sup> Süddeutsche Zeitung.

<sup>15</sup> LOK-Report.

## Ertragslage

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
EBIT <sup>16</sup> in Mio. EUR	611,3	511,6	99,7	19 %
EBIT-Marge <sup>17</sup> in %	13,8 %	12,1 %	1,7 %	14 %
EBITDA <sup>18</sup> in Mio. EUR	1.653,5	1.511,9	141,6	9 %
EBT in Mio. EUR	15,1	12,6	2,5	20 %
Eigenkapitalrentabilität <sup>19</sup> in %	1,0 %	0,9 %	0,1 %	11 %
Gesamtkapitalrentabilität <sup>20</sup> in %	1,6 %	1,5 %	0,1 %	7 %

## 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	2025	in % der Gesamt- erträge	2024	in % der Gesamt- erträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.269,6	29 %	1.231,6	29 %	38,0	3 %
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.243,2</i>		<i>1.208,4</i>			
Andere aktivierte Eigenleistungen	482,3	11 %	458,5	11 %	23,8	5 %
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.663,5	60 %	2.529,0	60 %	134,5	5 %
<b>Gesamterträge</b>	<b>4.415,4</b>	<b>100 %</b>	<b>4.219,1</b>	<b>100 %</b>	<b>196,3</b>	<b>5 %</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>858,2</i>	<i>19 %</i>	<i>884,0</i>	<i>21 %</i>	<i>-25,8</i>	<i>-3 %</i>
Materialaufwand	203,1	5 %	236,7	6 %	-33,6	-14 %
Aufwendungen bezogene Leistungen	506,0	11 %	517,7	12 %	-11,7	-2 %
Personalaufwand	1.556,0	35 %	1.505,5	36 %	50,5	3 %
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.407,5</i>		<i>1.360,6</i>			
Abschreibungen	1.042,2	24 %	1.000,4	24 %	41,8	4 %
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	496,8	11 %	447,2	11 %	49,6	11 %
<b>Gesamtaufwand</b>	<b>3.804,1</b>	<b>86 %</b>	<b>3.707,5</b>	<b>89 %</b>	<b>96,6</b>	<b>3 %</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>341,8</i>	<i>8 %</i>	<i>328,0</i>	<i>8 %</i>	<i>13,8</i>	<i>4 %</i>
<b>EBIT</b>	<b>611,3</b>	<b>14 %</b>	<b>511,6</b>	<b>12 %</b>	<b>99,7</b>	<b>19 %</b>
Finanzergebnis	-596,2	-14 %	-499,0	-12 %	-97,2	-19 %
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-32,2</i>	<i>-1 %</i>	<i>-0,1</i>	<i>0 %</i>	<i>-32,1</i>	<i>&gt;100 %</i>
<b>EBT</b>	<b>15,1</b>	<b>0 %</b>	<b>12,6</b>	<b>0 %</b>	<b>2,5</b>	<b>20 %</b>

Die Gesamterträge des ÖBB Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 4.415,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4.219,1 Mio. EUR), wovon rd. 858,2 Mio. EUR (Vj: rd. 884,0 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB Konzerns entfallen.

Je Mitarbeiter:in bedeutet das bei durchschnittlich 19.010 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.736 Mitarbeiter:innen) einen Ertrag von rd. 232 TEUR (Vj: rd. 225 TEUR).

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 3.804,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.707,5 Mio. EUR).

Der durchschnittliche Personalaufwand je Mitarbeiter:in des ÖBB Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 82 TEUR (Vj: rd. 80 TEUR). Dies entspricht wie im Vorjahr einer Personalintensität<sup>21</sup> von 41 %.

<sup>16</sup> Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

<sup>17</sup> EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

<sup>18</sup> EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

<sup>19</sup> Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

<sup>20</sup> Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

<sup>21</sup> Personalintensität: Personalaufwand / Gesamtaufwendungen.

Die Materialintensität<sup>22</sup> belief sich wie im Vorjahr auf 5 %. Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro Mitarbeiter:in betrug rd. 37 TEUR (Vj: rd. 40 TEUR).

Die Erhöhung des EBIT ist insbesondere auf den Zinsanteil der Annuitäten an den Bundeszuschüssen gem. § 42 (2) Bundesbahngesetz zurückzuführen, der die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen abdeckt.

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 596,2 Mio. EUR (Vj: rd. 499,0 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 15,1 Mio. EUR (Vj: rd. 12,6 Mio. EUR) gestiegen.

## Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	37.483,8	35.230,7	2.253,1	6 %
Sachanlagenintensität <sup>23</sup> in %	91 %	92 %	-1 %	-1 %
Sachanlagendeckungsgrad <sup>24</sup> in %	4 %	4 %	0 %	0 %
Sachanlagendeckungsgrad II <sup>25</sup> in %	97 %	96 %	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	31.12.2023	31.12.2024	Struktur 2024	31.12.2025	Struktur 2025	Veränderung von 2024 auf 2025
Langfristige Vermögenswerte	31.983,5	34.402,6	98 %	36.515,0	97 %	2.112,4
Kurzfristige Vermögenswerte	794,7	828,1	2 %	968,8	3 %	140,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>32.778,2</b>	<b>35.230,7</b>	<b>100 %</b>	<b>37.483,8</b>	<b>100 %</b>	<b>2.253,1</b>
Eigenkapital	1.362,7	1.435,8	4 %	1.473,6	4 %	37,8
Langfristiges Fremdkapital	27.276,2	29.706,2	84 %	31.694,5	85 %	1.988,3
Kurzfristiges Fremdkapital	4.139,3	4.088,7	12 %	4.315,7	11 %	227,0

Die Bilanzsumme des ÖBB Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 37.483,8 Mio. EUR (Vj: rd. 35.230,7 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im *Kapitel „Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen“* gemacht.

Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.473,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.435,8 Mio. EUR) ergibt sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 4 %.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken von rd. 242,1 Mio. EUR auf rd. 231,7 Mio. EUR. Das Working Capital<sup>26</sup> lag bei rd. -825,8 Mio. EUR (Vj: rd. -980,2 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7 % auf rd. 35.584,5 Mio. EUR (Vj: rd. 33.269,4 Mio. EUR).

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

<sup>22</sup> Materialintensität: Materialaufwand / Gesamtaufwendungen.

<sup>23</sup> Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

<sup>24</sup> Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

<sup>25</sup> Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

<sup>26</sup> 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 Cashflow<sup>27</sup> ging im Geschäftsjahr auf rd. -2.472,3 Mio. EUR (Vj: rd. -2.221,5 Mio. EUR) zurück.

<b>Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung</b> in Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	745,7	1.017,5	-271,8
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-3.218,0	-3.234,5 *)	16,5
Free Cashflow	-2.472,3	-2.217,0	-255,3
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	1.979,3	2.448,4 *)	-469,1
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-493,0	231,4	-724,4

\*) Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreswerte angepasst.

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

### Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

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

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

In Summe tätigte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Berichtsjahr mit einem Gesamtvolumen von rd. 3.717,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.936,1 Mio. EUR) Investitionen in das Sachanlagevermögen, in das immaterielle Vermögen und in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40). Es errechnet sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 74 % (Vj: 82 %) der Gesamterträge und von 10 % (Vj: 11 %) der Buchwerte zum 01.01. 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) anstatt über eigene Anleiheemissionen auf dem Kapitalmarkt zu finanzieren. 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 2025

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

### Ostregion und Großraum Wien

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

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

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

<sup>27</sup> Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

## Weststrecke

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

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

## Südstrecke

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

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

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

## Bahnstationsmodernisierungen

Im Berichtszeitraum wurden folgende Bahnhöfe fertiggestellt:

- Bahnhöfe Bad Gastein, Bad Hofgastein und Dorfgastein (Sbg.)
- Bahnhof Garsten (OÖ)
- Bahnhof Haus (Stmk.)
- Bahnhof Fritzens-Wattens (T)
- Bahnhof Arnoldstein (Ktn.)
- Bahnhof Kittsee (Bgl.)
- Bahnhof Maria Anzbach (NÖ)
- Haltestelle Maishofen-Saalbach (Sbg.)
- Haltestelle Seekirchen Stadt (Sbg.)
- Haltestellen Rosenberg und Kamegg auf der Kamptalbahn (NÖ)
- Ausweichgebäude Bahnhof Bregenz (Vbg.)
- Vorplätze Bahnhof Bludenz (Vbg.)

## Tauernachse

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

## Arlbergachse

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

## Brennerachse

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

## Der Brenner-Basistunnel (BBT)

Ende 2025 waren drei Hauptbaulose aktiv, davon zwei auf österreichischem und eines auf italienischem Staatsgebiet. Bereits mehr als 206 km des insgesamt 230 km langen Tunnelsystems sind ausgebrochen. Im Bereich der Hauptröhre West konnte am 22.08.2025 der innerösterreichische Durchbruch gefeiert werden. Am 18.09.2025 gelang mit dem Durchschlag des Erkundungs- und zukünftigen Servicetunnels erstmalig die Herstellung einer unterirdischen Verbindung zwischen Italien und Österreich. Die Planung der bahntechnischen Ausrüstung ist im Gange und wird nach Abschluss der Rohbauarbeiten im Jahr 2027 in die Ausführungsphase übergehen.

## Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2025 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Rekawinkel, Hutten, Penzing, Sigmundsherberg, Hötzelndorf-Geras, Imfritz, Göpfritz, Allentsteig, Schwarzenau, Vitis, Pürbach Schrems in die Betriebsführungszentrale (BFZ) Wien Stadlau, die Betriebsstellen Kirchdorf a. d. Krems und Micheldorf in die BFZ Linz, Gröbming, Öblarn, Haus, Braunau und Werfen in die BFZ Salzburg und Messendorf, Scheifling, Arnoldstein, Thörl-Maglern in das BFZ Villach migriert. Damit werden bereits rd. 76 % des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen gesteuert.

Das BFZ-Ausfallskonzept 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) in Wörgl und in Spittal mit georeduzanter IT-Serverlandschaft geplant und umgesetzt. Die Umsetzung des EAP-Standorts Wels für die BFZ Linz und die BFZ Salzburg wurde im Geschäftsjahr 2025 gestartet und wird voraussichtlich bis 2028 realisiert.

## 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.

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 BMIMI eine Strategie für den Ausbau des derzeitigen nationalen Zugsicherungssystems PZB erarbeitet und an die Eisenbahnverkehrsunternehmen kommuniziert.

## 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. Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kund:innenzufriedenheit und Erfüllung internationaler Regularien sind die Basiswerte. Hierfür wurde im Zuge der INFRA-Mobilitätswende die Stoßrichtung Digitalisierung definiert. Diese Initiativen realisieren Methoden der Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn, um die Kapazität, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität durch mehr Effizienz zu verbessern.

Um die internationalen Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung effizient zur Weiterentwicklung des Bahnbetriebs zu nutzen, kooperiert die ÖBB-Infrastruktur AG mit der SBB 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. Aufgrund zukünftiger Anforderungen im Bereich Kapazitätsmanagement wird mit RailNetEurope an den Anforderungen aus der Kapazitätsverordnung und den TAF / TAP / TSI Telematics gearbeitet.

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.

Weiters wird an einem Wissenschatbot mit dem Namen AskÖBB gearbeitet, der mit gemanagtem Wissen aus Dokumenten und Daten unsere Mitarbeiter:innen bestmöglich unterstützen soll.

„Building Information Modeling“ (BIM) ist seit dem 01.01.2024 verbindlich für alle Projekte mit Projektauftrag anzuwenden. Derzeit werden rd. 50 Projekte mit der BIM-Methode abgewickelt.

Die Ziele, die mit der Ausrollung von BIM verfolgt werden, sind

- die Automatisierung des Datenflusses zwischen den Projektphasen Planung / Bau und Instandhaltung,
- die Schaffung einer guten Datenbasis für den digitalen Zwilling der Anlagen und damit verbunden eine leichtere Auffindbarkeit von Anlageninformationen über GIS inkl. Verlinkung von relevanten Dokumenten sowie
- die Umsetzung von Effizienzsteigerungen in der Projektabwicklung.

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 prädiktive 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“ der ÖBB-Infrastruktur AG, der das Gleis- und Streckennetz sowie darauf installierte Anlagen enthält.

Der Digital Twin repräsentiert Daten aus sehr unterschiedlichen Datenquellen der ÖBB. Er schafft ein Ordnungsreferenzsystem, um die unterschiedlichen Sichten wie bauliche Sicht, Instandhaltungssicht oder Betriebssicht auf Daten in einen geografischen und semantischen Zusammenhang zu bringen. Die Daten werden bei der zeitnahen Übernahme aus operativen Geschäftsprozessen bereinigt und aufeinander angepasst (Lösung von Mapping-Problemen und notwendiges Datenqualitätsmonitoring und erforderliche -bereinigungen). Diese gemeinsame Datensicht ist ohne Digital Twin nicht möglich.

Der Digital Twin besteht einerseits aus Infrastrukturdaten (Topologie, Topografie) und betrieblichem Stammdatenmanagement (Organisation und harmonisierte gesicherte Bereitstellung aller notwendigen Daten) sowie andererseits aus den Nutzungsmöglichkeiten (Fahrstraßen / Signale / Zugsicherungssysteme) und dynamischen Ereignissen. Weiters kennt der Digital Twin in Zukunft die geplante Nutzung (Produktionsplan) und tatsächliche Nutzung (Zugfahrten, Gleisbelegung, Sperren, Einschränkungen) der Infrastruktur. Durch die Kombination der Daten werden für die ÖBB-Infrastruktur AG zukünftig völlig neue Anwendungen und Erkenntnisse möglich.

Diese umfassen beispielsweise eine optimierte Instandhaltung durch datengetriebene Vorhersagen zu Wartungsintervallen und Umfang (Predictive Maintenance), langfristige Kapazitätssimulationen (Planung und Optimierung Netzausbau), kurzfristige, szenariobasierte Kapazitäts- und Fahrplanoptimierung, optimierte Baustellenplanung und Dispositionsunterstützung durch automatische Konflikterkennung und Lösung. Eine weitere Anwendung kann in der Machbarkeitsprüfung des automatisierten Abweichungsmanagements verortet werden. Insofern ist der Digital Twin eine Kernkomponente für zukünftige Digitalisierungsmaßnahmen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG gestaltet die digitale Transformation des Bahnbetriebs aktiv. Der Ausbau der Zuglaufcheckpoints und das Zugpositionsservice „Greenlight“ ermöglichen eine präzise Ortung und Überwachung von Triebfahrzeugen bzw. Zügen. Rd. 1.600 Fahrzeuge der ÖBB und externer Eisenbahnverkehrsunternehmen sind bereits mit entsprechenden Railpower-Boxen ausgestattet, um das Positionsservice nutzen zu können. Weitere zentrale Vorhaben sind die Umsetzung des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS und neue Lösungen in der Regionalbahntechnik.

Mit dem Programm BFS (Betriebsführungsstrategie) zählt die ÖBB-Infrastruktur AG zu den Vorreitern in Fernsteuerung und Digitalisierung. Ältere Stellwerke werden schrittweise durch moderne elektronische und digitale Systeme ersetzt.

Als weitere Initiative umfasst das Programm „Digitaler Bahnbetrieb – Phase 1 (DBB)“ fünf Projekte zur Optimierung der Zugsteuerung. TRAKSYS entwickelt ein System zur präzisen Trassenkonstruktion. PORTHOS digitalisiert die Zugvorbereitung. Die Digitalisierung betrieblicher Prozesse verbessert den Bahnbetrieb durch systemische Unterstützung. Die Adaptive Zuglenkung (AZL) optimiert die Betriebsführung durch automatisierte Empfehlungen. Die App infraDOAS stellt Triebfahrzeugführer:innen fahrtrelevante Informationen bereit. Ziel ist eine höhere Effizienz, Sicherheit und Pünktlichkeit.

Leistungsfähige Daten- und Mobilfunknetze sind eine zentrale Voraussetzung für die Digitalisierung. Daher treibt die ÖBB-Infrastruktur AG die Einführung des Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) mit Pilotprojekten voran und forciert den Ausbau des öffentlichen Mobilfunks entlang des Streckennetzes. Gleichzeitig wird die Cybersicherheit durch eine gezielte Segmentierung des Datennetzes gestärkt, um die betriebskritische Infrastruktur wirksam zu schützen.

## Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 2025 in Mio. EUR	Voraussichtliche bzw. erfolgte Inbetriebnahme / Fertigstellung
<b>Bahnhofsum- und -neubauten</b>	Bahnhof Arnoldstein <sup>1)</sup>	11,9	2024 / 2026
	Bahnhof Bad Gastein	14,3	2025
	Bahnhof Bad Hofgastein	5,3	2025
	Bahnhof Dorfgastein	6,3	2025
	Bahnhof Fritzens-Wattens	16,0	2025
	Bahnhof Himberg	27,0	2026
	Bahnhof Kindberg (Modul 1)	4,8	2025
	Bahnhof Maria Anzbach	14,0	2025
	Bahnhof Messendorf / Haltestelle Raaba	27,3	2026
	Bahnhof Micheldorf	16,5	2025
	Bahnhof Ried im Innkreis	14,5	2028
	Bahnhof Schönwies	13,4	2026
	Bahnhof Sigmundsherberg	11,4	2026
	Villach Hbf	19,4	2026
	Bahnhof Wolfurt	10,5	2026
<b>Parkdecks</b>	Fritzens-Wattens; Errichtung Parkdeck; Bau	6,9	2025
<b>Großraum Wien</b>	Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien) <sup>2)</sup>	6,0	2016 / 2026
	Ausbau Marchegger Ast <sup>3)</sup>	6,8	2018 / 2024 / 2035
	Verbindung Ostbahn – Flughafenschnellbahn	5,2	2028
	Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	172,6	2029
	Wien Meidling – Mödling; 4-gleisiger Ausbau	4,4	2035
	Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn	10,5	2036
<b>Weststrecke</b>	Wels Vbf; Terminal	12,2	2027
	Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	116,1	2031
	Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	3,3	2031
	Flughafen Wien – Bruck a. d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	6,3	2035
	Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	18,6	2036
	Neumarkt-Köstendorf – Salzburg; Neubaustrecke	8,8	2044
<b>Südstrecke</b>	Graz – Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gemäß Vertrag) inkl. Flughafenast	138,6	2025
	Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	289,7	2030
	Bruck a. d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	16,9	2030
	Ebenfurth; Errichtung Schleife	20,5	2032
	Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke <sup>4)</sup>	82,8	2026 / 2034
<b>Pyhrn-Schober-Achse</b>	Bischofshofen – Selzthal; Attraktivierung Ennstal	23,4	2032
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	5,5	2037
	Werndorf – Spielfeld-Straß; 2-gleisiger Ausbau	7,2	2039
<b>Brennerachse</b>	Brenner-Basistunnel	311,9	2032
	Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	33,9	2039
<b>Arlbergachse</b>	Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	9,8	2028
	Feldkirch – Buchs; Streckenausbau	8,3	2030
	Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	4,4	2034

<b>Restliche Strecken</b>	Wr. Neustadt – Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Ertüchtigung	3,8	2026
	Friedburg (a) – Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	23,9	2029
	Attnang-Puchheim – Stainach-Irding; Modernisierung	20,8	2032
	Graz Köflacher Bahn <sup>5)</sup>	49,9	2035
<b>Programme</b>	Lärmschutz	11,4	
	Park & Ride-Anlagen	14,5	
	Streckenelektrifizierungen	53,0	
	Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	71,0	
	Sicherheit, Betriebsführungssysteme, Digitalisierung	366,5	
<b>Sonstige Reinvestitionen in das Schienennetz</b>		919,8	
<b>Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40))</b>		640,1	
<b>Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte</b>		<b>3.717,9</b>	

<sup>1)</sup> Der Umbau erfolgt in mehreren Phasen. Die Herstellung der Barrierefreiheit erfolgte 2024. Die Gesamtfertigstellung der Bahnhofsmmodernisierung erfolgt 2026.

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

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

<sup>4)</sup> Die Inbetriebnahme des Streckenausbaus Wien Süßenbrunn (e) – Gänserndorf (e) inkl. Bahnhofsumbauten erfolgt bis 2026.

<sup>5)</sup> Die Elektrifizierung wird bis 2031 umgesetzt.

### A.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

#### Indikatoren zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung

<b>Überblick</b>	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	177,3	172,7	4,6	3 %
Bruttotonnenkilometer in Mio.	86.063,0	82.605,5	3.457,5	4 %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	610	669	-59	-9 %
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.944	1.879	65	3 %
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m <sup>2</sup>	2.596	2.624	-28	-1 %

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. 4,6 Mio. Zugkm auf insgesamt rd. 177,3 Mio. Zugkm (Vj: rd. 172,7 Mio. Zugkm).

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

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Bruttotonnenkilometer (BTkm). Während im Geschäftsjahr 2024 rd. 23,4 Mrd. BTkm oder 28 % der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2025 auf rd. 25,9 Mrd. BTkm, was 30 % der Gesamtmenge entspricht.

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

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

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

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

<b>Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen</b> in Tausend m <sup>2</sup>	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
ÖBB Konzern externe Nutzung	597	592	5	1 %
ÖBB Konzern interne Nutzung	250	249	1	0 %
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	616	612	4	1 %
Allgemeinflächen und Leerstand	1.112	1.150	-38	-3 %
<b>Gebäudeflächen</b>	<b>2.575</b>	<b>2.603</b>	<b>-28</b>	<b>-1 %</b>
Vermietete Außenflächen	21	21	0	0 %
<b>Gesamter Bestand</b>	<b>2.596</b>	<b>2.624</b>	<b>-28</b>	<b>-1 %</b>

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

## Personalbericht

Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiter:innenanzahl befinden sich in Erläuterung<sup>8</sup> zum Konzernabschluss. Darüber hinausgehende Informationen zum Thema Personal können dem *Kapitel E. Nichtfinanzielle Erklärung* entnommen werden.

### A.4. 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

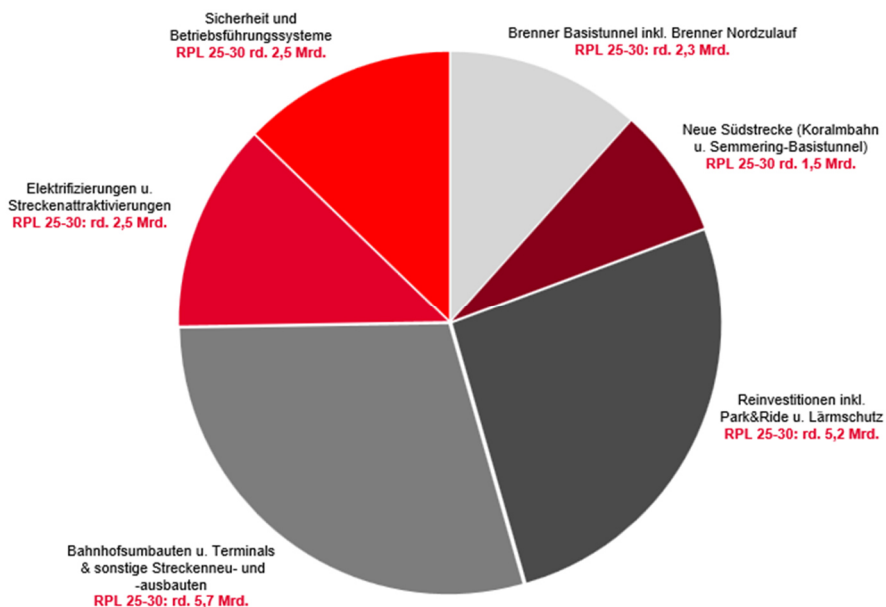
#### Rahmenplan 2025 bis 2030

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in den nächsten Jahren rd. 19,7 Mrd. EUR in ein modernes Eisenbahnnetz. Damit kann der eingeschlagene Investitionskurs in nachhaltige, attraktive Mobilität abgesichert werden. Die Zeitpläne der Projekte wurden dem aktuellen Stand der Projektentwicklung angepasst und fortgeschrieben.

Die bereits in Umsetzung befindlichen Tunnelvorhaben, wie die 2025 in Betrieb gegangenen Koralmbahn (mit dem Koralmtunnel), der Semmering-Basistunnel sowie der Brenner-Basistunnel werden mit Hochdruck für die Kund:innen weitergeführt. Auch andere hochprioritäre Vorhaben wie beispielsweise der weitere viergleisige Ausbau der Weststrecke (insbesondere rund um Linz) und die Modernisierung der S-Bahn in Wien bleiben auf Schiene.

Erforderliche Neuaufnahmen in den Rahmenplan wurden so gestaltet, dass es zu geringen finanziellen Auswirkungen im Rahmenplanzeitraum kommt. Die wesentlichen Neuaufnahmen in den Rahmenplan sind die weitere Linienverbesserung im Bereich Pass Lueg (Phase 2), Investitionen für den neuen europäischen Zugfunkstandard FRMCS sowie Planungen für Vorhaben zur Umsetzung des Zielnetz 2040 wie beispielsweise die Planung für den viergleisigen Ausbau Bruck – Graz und dem viergleisigen Ausbau zwischen Wels und Lambach.

Um einen fairen Beitrag zur Budgetkonsolidierung zu leisten, hat die ÖBB-Infrastruktur AG zielgerichtete Adaptierungen vorgenommen, die möglichst wenig Qualitätseinbußen für Fahrgäste mit sich bringen. Ziel war es, mit einem geringeren Budget die größtmögliche Wirkung zu erzielen. Das bedeutet konkret, dass manche Projekte später oder über einen längeren Zeitraum hinweg umgesetzt werden. Sie wurden auf Abhängigkeiten zu anderen Projekten – also auf ihre Gesamtwirkung im Bahnnetz – überprüft und dementsprechend auf der Zeitachse verschoben.



#### Zielnetz

Das Zielnetz 2040 legt einen grundlegenden Plan für den Ausbau der heimischen Bahninfrastruktur in den kommenden rd. 15 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 BMIMI (vormals: 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 BMIMI 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. 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 besseren Vernetzung in Ballungsräumen.

Das Zielnetz 2040 wird getragen von der Vision, dass im Horizont 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.

Der Ausbau des Bahnnetzes ist auch mit der Etappe bis 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 Zielnetzprozess bereits untersucht, wobei bei diesen Maßnahmen eine erneute Betrachtung für einen Horizont nach 2040 empfohlen wurde. Der Beschluss des Zielnetz 2040 durch die österreichische Bundesregierung ist noch offen und wird im Jahr 2026 erwartet.

## 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 damit 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

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

Das weiterhin hoch ausgelastete Bahnsystem verdeutlicht die hohe gesellschaftliche und politische Relevanz der Schiene und stellt gleichzeitig das System Bahn vor große Herausforderungen. Einerseits führt die stark steigende Nachfrage zu einer historisch hohen Betriebsleistung, andererseits wächst durch die steigende Zugdichte der Druck, diese Leistung effizient, kosteneffektiv und mit hoher Qualität zu erbringen.

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

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

Eine zentrale Rolle nimmt dabei das strategische Programm Agenda29→ ein. Mit der Agenda29→ verfolgt die ÖBB-Infrastruktur AG einen klaren Transformationspfad, um bis 2030 ein Wachstum der Betriebsleistung gegenüber dem Jahr 2021 um 30 % zu ermöglichen und gleichzeitig die Qualität für Kund:innen zu steigern. Die Agenda29→ bündelt sechs Fokusprojekte, die zentrale Hebel für die Modernisierung und Effizienzsteigerung darstellen:

- Digitale Bestellung
- Kapazitätsorientierte Planung
- Integration von Trasse und Machbarkeit
- Vom Fahrplan zum Produktionsplan
- Kund:inneninformation in Echtzeit
- Mehr Ordnung am Netz

Die größten strategischen Risiken liegen in der Komplexität der Transformation: Engpässe bei Fachpersonal sowie bei Lieferanten von Schlüsseltechnologien, die Integration neuer und bestehender IT-Systeme, die Umsetzung umfangreicher regulatorischer Vorgaben (z. B. EU-Kapazitätsverordnung) sowie die Sicherstellung der Finanzierung und Ressourcenverfügbarkeit. Hinzu kommen die Herausforderungen, die ambitionierten Ziele in einem wirtschaftlich und geopolitisch volatilen Umfeld termingerecht zu erreichen.

Die strategischen Maßnahmen sind in der Mittelfristplanung verankert und werden laufend überwacht. Ihr Erfolg misst sich daran, ob Kapazität und Qualität des Schienennetzes nachhaltig gesteigert und die Modernisierung im Sinne der Mobilitätswende umgesetzt werden können.

## 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. Als Reaktion wurde ein umfassendes Projekt zur Analyse der Naturgefahrenpotenziale und zur Ableitung bzw. Priorisierung von konkreten Maßnahmen in Verbindung mit einer Erhöhung der Resilienz initiiert, die teilweise bereits in bestehende Regelwerke und Richtlinien integriert wurden bzw. zur Steigerung der Anlagenresilienz bereits baulich umgesetzt wurden. Die wissenschaftliche Begleitung erfolgte durch die Technische Universität Wien. Die Ergebnisse bilden eine fundierte Grundlage für strategische Weiterentwicklungen und nachgelagerte Projekte, für die im aktuellen Rahmenplan bereits in Form eines Programms finanziell vorgesorgt wurde, um die Widerstandsfähigkeit gegenüber zukünftigen Extremereignissen zu erhöhen.

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 insbesondere im Jahr 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 – u. a. wurden Konzepte zur Notstromversorgung und alternative Kommunikationsmittel getestet, um die Betriebsfähigkeit kritischer Anlagen für mehrere Stunden sicherzustellen. Analog dazu wurden auch Cyberangriff-Krisenstabsübungen durchgeführt. Ziel war die Überprüfung von Abläufen, die Identifikation von Schwachstellen sowie die Verbesserung der Koordination zwischen zentralem Krisenstab und regionalen Ereignisstäben. Ergänzend zu den Übungen wurden spezifische weitere Maßnahmen umgesetzt, wie z. B. die Nachrüstung der Stromversorgung für Sicherungsanlagen und Datenwege. Sämtliche Maßnahmen sind in den relevanten Prozessen verankert und werden regelmäßig überwacht, um die Resilienz gegenüber spezifischer Krisenszenarien wie Blackout, Cyberangriffen oder Naturgefahren nachhaltig zu stärken. Ein konzernübergreifendes Projekt zur Blackout-Vorsorge unter Federführung der ÖBB-InfrastrukturAG 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 der Leitung 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 Konjunktorentwicklung und die damit verbundenen Transportmengen im Güterverkehr (Rückgang der industriellen Produktion), durch verschärften Kostendruck, durch steigenden Wettbewerb bzw. intermodale Konkurrenz (Wettbewerbsfähigkeit ist u. a. abhängig von relativen Kostenstrukturen und kann zu Modal-Split-Verlusten führen) und durch Verfahren in Bezug auf Wege- bzw. Bahnstromnetzentgelte. Ein Großteil der schon Jahre dauernden Verfahren konnte im Jahr 2025 durch eine marktweite Bereinigung eingestellt werden – durch Verhandlung mit bzw. unter Einbeziehung der betroffenen EVU und der Regulierungsbehörde (Schienen-Control-Kommission).

Unsicherheiten gibt es auch bezüglich der Auswirkungen von sanierungsbedingten Streckensperren im Schienennetz der Deutschen Bahn, da vor allem die Auswirkungen auf die grenzüberschreitenden Verkehre bzw. auf Terminalleistungen 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. Ab 2026 werden z. B. die Produkte im Bereich Energie an die neuen Bedürfnisse der Reisenden angepasst. 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 hinsichtlich der Inflationsentwicklung bergen Risiken für die geplanten Gehaltsvalorisierungen, da es zu jährlichen Abweichungen bei Gehaltsabschlüssen kommen kann. Zur Risikominderung wurden bereits verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Ertragssituation und zur Kostenreduktion umgesetzt. Bei anhaltend hoher Inflationsdynamik und entsprechend steigenden Gehaltsvalorisierungen wären jedoch zusätzliche Kompensationsmaßnahmen zur Abfederung der Ergebniseffekte nur noch eingeschränkt möglich.

Der generelle Fachkräftemangel in Österreich kann dazu führen, dass es durch die fehlende Verfügbarkeit von bestimmten Mitarbeiter:innengruppen (wie z. B. Verschieber:innen) oder durch eine erhöhte Fluktuation bei Schlüsselkräften zu Engpässen kommt. Zur Minderung des Risikos des Fachkräftemangels setzt die ÖBB-InfrastrukturAG sowie der Gesamtkonzern auf ein Bündel strategischer Maßnahmen. Dazu zählen die gezielte Personalgewinnung und der Ausbau von Ausbildungs- und Qualifizierungsprogrammen für kritische Funktionen wie Verschieber:innen und Fahrdienstleiter:innen. Ergänzend werden Initiativen zur Mitarbeiterbindung umgesetzt, etwa durch flexible Arbeitszeitmodelle, Karrierepfade und Weiterbildungsangebote. Die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen (z. B. im Rahmen der Agenda29→) trägt zusätzlich dazu bei, den Personalbedarf in sensiblen Bereichen zu reduzieren. Zudem verbessern die ÖBB laufend ihr Employer-Branding.

Trotzdem besteht das Risiko, dass durch Nicht- bzw. Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen wie z. B. Effizienzsteigerungen, Recruiting und Wissenstransfer Personalmehraufwand entsteht. Um dieses Risiko zu mindern, erfolgt ein umfassendes Monitoring (Tracking von Frühindikatoren wie Time to Hire, Frühfluktuation, Bindungs- / Zufriedenheitsindikatoren, Wissenstransfer-Monitoring etc.).

## Finanzen / Rechnungswesen

Nahezu alle Energie-Absicherungsgeschäfte der ÖBB-InfrastrukturAG 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 – wie etwa auf die EU-Gebäuderichtlinie (Richtlinie (EU) 2024 / 1275) bzw. den Entwurf des Nationalen Gebäuderenovierungsplans, die unter Umständen einen erheblichen finanziellen und organisatorischen Aufwand nach sich ziehen könnten. 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 (Bußgelder bis zu 5,0 Mio. EUR für natürliche Personen und Mindesthöchststrafen von 15 % des jährlichen Gesamtumsatzes für juristische Personen). Dementsprechend werden spezifische Schulungen für bestimmte 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. Diesem Risiko gilt es zu begegnen. So werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert. Des Weiteren werden etwa im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen wurden Vorsorgemaßnahmen getroffen, ebenso wie mit der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den Code of Conduct. Entsprechende Schulungen und die Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche dienen ebenfalls einer Risikominimierung.

## Einkauf und Beschaffung

Risiken ergeben sich nach wie vor aus den Unsicherheiten auf den Energiemärkten, die sich durch geopolitische Spannungen und Dynamiken 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 – insbesondere bei anhaltend hoher Inflation in energie- und materialintensiven Bausegmenten. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung.

Komplexe Infrastrukturprojekte werden einem laufenden Risikomanagement unterzogen, welches u. a. monetäre Risikoversorgen 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 Fachexpert:innen, bei komplexen Sachverhalten auch unter Beiziehung externer Gutachter:innen, dem Grunde und der Höhe nach beurteilt und entsprechend als Verbindlichkeit, Rückstellung oder Eventualverbindlichkeit in den Büchern erfasst.

## Informationsverarbeitung

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

## 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 operative bzw. finanzielle 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).

Die im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelten ESG-Chancen und -Risiken werden regelmäßig in einem strukturierten Prozess hinsichtlich einer möglichen Überführung ins „Enterprise Risk Management“ (ERM) evaluiert. Durch Zusammenarbeit mit der Nachhaltigkeitsabteilung und Rücksprache mit diversen Fachbereichen wird 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.

Das ERM-Framework des ÖBB Konzerns wurde entsprechend um das Risikofeld „ESG“ erweitert. Sämtliche Bestandschancen / -risiken mit ESG-Bezug sind nunmehr diesem Cluster zugeordnet. Darüber hinaus wurde im Jahr 2025 im bestehenden ERM-Tool ein spezielles ESG-Risk-Management-Modul beauftragt, sodass nunmehr eine integrierte Softwarelösung zur Verfügung steht.

## 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 denominiert.

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. Die Derivate bestehen 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.

Auf mögliche Auswirkungen der Kriegshandlungen im Nahen Osten wird in Erläuterung 36 zum Konzernabschluss eingegangen.

## C. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich mit ihrer F&E-Strategie #INFRA.F&E\_fit30 der Vision verschrieben, Impulsgeber für ein kapazitätsoptimiertes, hoch verfügbares und kosteneffizientes System Bahn der Zukunft zu sein. Konkrete zugehörige strategische F&E-Ziele sind:

- Die europäisch harmonisierte, hochautomatisierte Steuerung des Systems Bahn auf freier Strecke und im Vershubknoten ist in einer Einsatzumgebung nachgewiesen. Zugehörige strategische F&E-Stoßrichtungen sind intelligentes Kapazitätsmanagement sowie Vershub und Zugvorbereitung.
- Zuverlässige, integrationsfähige Bahninfrastruktur und zugehörige Vorhersagemodelle sowie Automatisierungslösungen haben in der Bereitstellung einen signifikanten Nutzen erzeugt. Zugehörige strategische F&E-Stoßrichtungen sind Smart Assets & Predictive Maintenance sowie Schlüsselkomponenten der Infrastruktur.
- Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit Fokus auf Beton und Stahl für Bahninfrastruktur ist sichergestellt und die Resilienz des Systems Bahn gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels ist gestärkt. Zugehörige strategische F&E-Stoßrichtungen sind Emissionsreduktion und Klimaresilienz der Bahninfrastruktur.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Jahr 2025 wiederum mehrere mehrjährige F&E-Initiativen gestartet, die allesamt direkt zu diesen drei Zielen beitragen. Sie adressieren auf Technologieebene mit Digitalisierung, Automatisierung, autonome Technologien (Mechatronik, Robotik, Drohnen), Cybersecurity & Kryptographie, Telekommunikation und künstliche Intelligenz wesentliche strategische Bausteine zur Absicherung mittel- bis langfristiger Unternehmensziele der ÖBB-Infrastruktur AG.

Fragestellungen wie z. B. die Integrationsfähigkeit von Zukunftstechnologie zur Zugsteuerung und Zugsicherung sowie eines neuen Zugfunkstandards in eine historisch gewachsene Bahninfrastruktur können nur in einem europäischen Lösungsraum behandelt werden und sind dementsprechend eingebettet in das Ökosystem der europäischen Bahnforschungsinitiative „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (ERJU). Das ERJU setzt mit einem Projektvolumen von rd. 1,2 Mrd. EUR bis 2031 und der Zusammenarbeit von 25 europäischen Partnern 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.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat den Jahresbericht zu ihren Forschungsaktivitäten 2024 retrospektiv erstellt und publiziert, um sowohl nach innen als auch nach außen transparent Einblick in aktuelle Forschungsprojekte zu geben.

Mit Stichtag 31.12.2025 befanden sich in der ÖBB-Infrastruktur AG 60 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. 41,9 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2031 ohne Abzug von Förderungen).

## 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. 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 Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) wurde in Österreich durch das Nachhaltigkeitsberichtsgesetz (NaBeG) umgesetzt, welches am 18. Februar 2026 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und somit bereits in Kraft getreten ist. Für das Berichtsjahr 2025 sind die neuen Bestimmungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung in der Fassung NaBeG aufgrund der maßgeblichen Übergangsvorschriften auf die ÖBB-Infrastruktur AG jedoch noch nicht verpflichtend anzuwenden, sodass die bisherige Rechtslage (in der Fassung NaDiVeG) zur Anwendung gelangt. 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 jenem des Konzernabschlusses der ÖBB-Infrastruktur AG. Relevante Angaben im Konzernlagebericht für den Einzelabschluss werden als „davon“-Angabe gesondert dargestellt. Die Angaben und Daten beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2025, die Vorjahreszahlen 2024 werden zu Vergleichszwecken nach Möglichkeit 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 im Jahr 2024 in Anspruch genommenen Übergangsbestimmungen werden gemäß EU-Verordnung 2025 / 1416 (sog. Quick Fix) auch für das Geschäftsjahr 2025 angewandt. Die ÖBB-Infrastruktur AG macht von der Möglichkeit des ESRS 1 Abschnitt 7.7 „Klassifizierte und vertrauliche Informationen über geistiges Eigentum, Know-how oder Ergebnisse von Innovationen“ keinen Gebrauch.

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"> <li>– Kurzfristig: Berichtszeitraum des Abschlusses</li> <li>– Mittelfristig: vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu fünf Jahren</li> <li>– Langfristig: mehr als 5 Jahre</li> </ul>
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"> <li>– E1 Klimawandel</li> <li>– E5 Kreislaufwirtschaft</li> </ul>
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"> <li>– E1 Klimawandel</li> <li>– E5 Kreislaufwirtschaft</li> </ul>
Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen	Nachhaltigkeitsinformationen werden wie im Vorjahr im Zuge der Nichtfinanziellen Erklärung entsprechend den Anforderungen der ESRS offengelegt. Nach Möglichkeit werden Vorjahreswerte inkl. deren Veränderungen zum aktuellen Berichtsjahr entsprechend der Anforderungen der ESRS ausgewiesen.
Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen	Geringfügige Anpassungen von Vorjahresangaben sind in den jeweiligen Kapiteln mit Fußnote ausgewiesen und erläutert. Eine wesentliche Korrektur fehlerhafter Informationen aus dem Vorjahr in der Abfalltabelle im Kapitel E5-5 ist ebenfalls mit einer Fußnote gekennzeichnet und näher erläutert.
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, hinsichtlich der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag wird auf die Note 36 im Konzernabschluss verwiesen.
Stufenweise Angabepflicht	Der ÖBB Infrastruktur-Konzern überschreitet die durchschnittliche Zahl von 750 Beschäftigten zum Bilanzstichtag 31.12.2025 und nimmt daher die stufenweise Angabepflicht gemäß ESRS 1 Anlage C, die ausschließlich für Unternehmen mit weniger als 750 Beschäftigte gilt, 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 2025 aus drei Personen, die in ihrer Rolle mit der gebotenen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit eine ordnungsgemäße Geschäftsführung sicherstellen.

Mag.<sup>a</sup> 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.

DJ<sup>in</sup> 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 Assistentztätigkeit 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"> <li>– Leitung des jeweiligen Vorstandsressorts und Information von wesentlichen Vorkommnissen an weitere Vorstandsmitglieder</li> <li>– Regelmäßige Berichterstattung an Aufsichtsrat</li> <li>– Genehmigung bestimmter Geschäftsfälle der ÖBB-Infrastruktur AG oder Konzernunternehmen</li> </ul>	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"> <li>– Überwachung des Vorstandes</li> <li>– Bestimmung über Verteilung der Geschäfte</li> </ul>	<p>Bestehend aus neun Mitgliedern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sechs von der Hauptversammlung gewählte Kapitalvertreter:innen (davon drei weiblich)</li> <li>– Drei gemäß § 110 ArbVG entsandten Belegschaftsvertreter:innen (davon keine weiblich)</li> </ul>
Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie Überwachung der Ausführung der Beschlüsse</li> <li>– Überprüfung der Finanzberichte sowie der Nichtfinanziellen Erklärung gemäß gesetzlichen Anforderungen</li> <li>– Überwachung des Risikomanagements und Sicherstellung der Setzung von angemessenen Maßnahmen zur Risikominimierung</li> <li>– Sicherstellung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems</li> </ul>	<p>Bestehend aus sechs Mitgliedern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vier von den Kapitalvertreter:innen gewählten Mitgliedern (davon zwei weiblich) sowie</li> <li>– Zwei gemäß § 110 ArbVG zu entsendenden Mitgliedern der betrieblichen Arbeitnehmer:innenvertretung (davon keine weiblich)</li> </ul>

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

<b>Diversität der Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der ÖBB-Infrastruktur AG (Stichtag 31.12.)</b>	2025	2024
Geschäftsführende Mitglieder (in Köpfen)	3	3
<i>davon Frauen (in %)</i>	<i>66,7</i>	<i>66,7</i>
<i>davon Männer (in %)</i>	<i>33,3</i>	<i>33,3</i>
<i>davon divers (in %)</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Nicht geschäftsführende Mitglieder <sup>1)</sup> (in Köpfen)	9	9
<i>davon Frauen (in %)</i>	<i>33,3</i>	<i>55,6</i>
<i>davon Männer (in %)</i>	<i>66,7</i>	<i>44,4</i>
<i>davon divers (in %)</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Vertretung der Beschäftigten (in Köpfen)	3	3
<i>davon Frauen (in %)</i>	<i>0,0</i>	<i>33,3</i>
<i>davon Männer (in %)</i>	<i>100</i>	<i>66,7</i>
<i>davon divers (in %)</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<b>Prozentsatz der unabhängigen Gremienmitglieder</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

<sup>1)</sup> 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. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten* zu finden.

Ökologische und soziale Verantwortung sind ebenso Teil der ÖBB Konzernstrategie wie wirtschaftlicher Erfolg und somit auch im ÖBB Infrastruktur-Konzern verankert. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, wurde 2024 erstmals eine konzernweite ESG-Upskilling-Schulung durchgeführt. Ziel ist es, den Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen das notwendige nachhaltigkeitsbezogene Fachwissen zu relevanten rechtlichen Pflichten, aber ebenso zu potenziellen Risiken, Chancen und dem daraus resultierenden Vorteil für die ÖBB und somit auch für den ÖBB Infrastruktur-Konzern zu vermitteln. Die Teilnahme ist für Aufsichtsratsmitglieder, Vorstandsmitglieder sowie Geschäftsführer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns verpflichtend und wurde für neue Mitglieder auch 2025 fortgeführt.

**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 Nachhaltigkeitsberichterstattung. Das Nachhaltigkeitsteam ist im Ressort Finanzen, Services, Immobilien angesiedelt.

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane befassen sich laufend mit aktuellen Themenstellungen, die sich aus den Kerntätigkeiten, welche in direkten Zusammenhang mit wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (impacts, risks and opportunities – IRO) stehen, ergeben.

**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 bis zu 70 % der variablen Vergütung einen Bezug zu nachhaltigkeitsbezogenen Leistungsparameter. Diese Leistungsparameter beziehen sich im Jahr 2025 auf die Sicherheit, Pünktlichkeit, Kund:innenzufriedenheit, IT-Security sowie Mitarbeiter:innenbefragung.

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 2025 waren 20 % der Vergütung mit klimabezogenen Erwägungen verknüpft. Dies beinhaltet das Programm „Operations/Back on Track“ (10 %) zur Steigerung der Resilienz, der Stabilisierung des Betriebs und der Wiederherstellung der Zuverlässigkeit und Qualität im Tagesgeschäft (und betrifft auch Anpassungen der Ziele für die Folgen des Klimawandels). Außerdem trägt das Ziel der Kund:innenzufriedenheit (10 %) zur nachhaltigen Servicequalität und langfristigen Kund:innenbindung bei. Ein stabiler und verlässlicher Betrieb fördert das Vertrauen der Kund:innen und unterstützt die Verkehrsverlagerung hin zur klimafreundlichen Mobilität mit Bahn und Bus (= Dekarbonisierungseffekt für Österreich).

**ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht**

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

<b>Kernelemente der Sorgfaltspflicht</b>	<b>Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung</b>
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ERSR 1 GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Lenkungs- und Aufsichtsorgane</li> <li>– ERSR 2 GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen</li> <li>– ERSR 2 GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme</li> <li>– ERSR 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell</li> <li>– 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“</li> <li>– 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</li> </ul>
b) Einbindung der betroffenen Interessengruppen in alle wichtigen Schritte der Due-Diligence-Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ERSR 2 GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen</li> <li>– ERSR 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen</li> <li>– 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“</li> <li>– ERSR 2 IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen</li> <li>– 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“</li> <li>– 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“</li> <li>– 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</li> </ul>
c) Identifizierung / Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ERSR 2 IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen</li> <li>– 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“</li> <li>– ERSR 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell</li> <li>– 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“</li> </ul>
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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“</li> </ul>
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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“</li> <li>– 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“</li> </ul>

## Sozialer Mindestschutz

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

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern handelt gemäß den gesetzlichen Vorschriften. Es gelten die verfassungsrechtlich gewährten Grundrechte, insbesondere der Gleichheitsgrundsatz nach dem Bundesverfassungsgesetz, sowie die europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK). Über die Einhaltung dieser Rechte wachen unabhängige Gerichte. Als Mitglied der Wirtschaftskammer bekennt sich der ÖBB 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. Auch erkennt der ÖBB Infrastruktur-Konzern das Recht auf Arbeitnehmer:innenvertretung (ILO 87) und Kollektivverhandlung (ILO 98) an. 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 „5.1 Arbeitskräfte des Unternehmens“*.
- Informationen zum Compliance-Management und dem Schutz von Hinweisgeber:innen sowie Informationen zu Kontroll- und Beschwerdemechanismen befinden sich in dem *Kapitel „E.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, 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 bei Bedarf Projekte 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.

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 Schätzungsmethodik 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. Dadurch wird sichergestellt, dass die 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 dem eingesetzten Prüfungsausschuss der ÖBB-Infrastruktur AG 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.

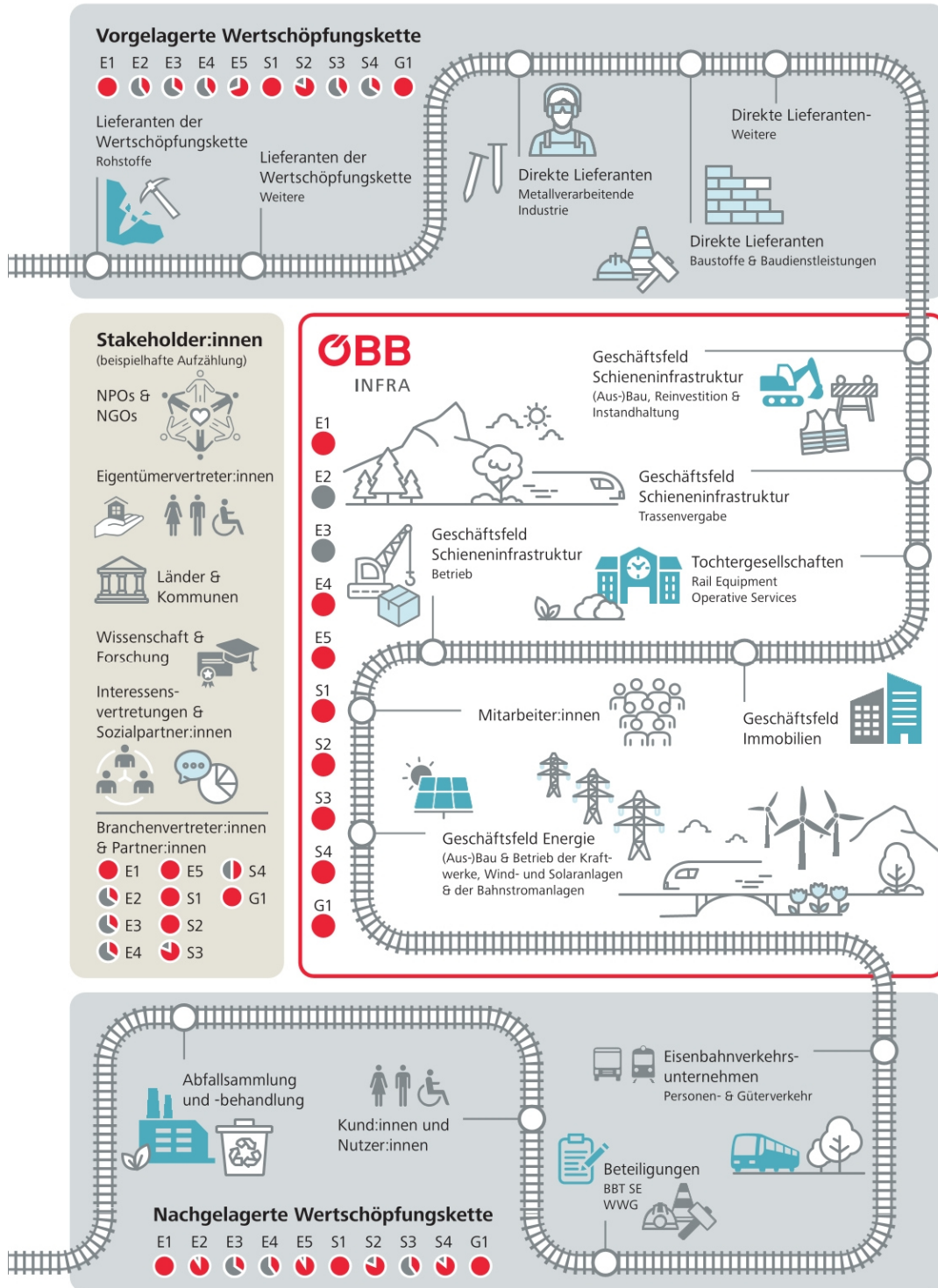
Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat insgesamt 19.175 Mitarbeiter:innen (Stand 31.12.2025) und betreibt in Österreich Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), genützt 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 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 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



E1 – Klimawandel E2 – Umweltverschmutzung E3 – Wasser- & Meeresressourcen E4 – Biologische Vielfalt & Ökosysteme E5 – Ressourcennutzung & Kreislaufwirtschaft  
S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens S2 – Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette S3 – betroffene Gemeinschaften S4 – Verbraucher und Endnutzer G1 – Governance

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. Darüber hinaus sind auch die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Rail Equipment und Operative Services ein Bestandteil der Geschäftstätigkeit. Diese Geschäftsfelder ergeben aufgrund der Wesentlichkeit der Branche und der materialbezogenen Mengen einen starken Fokus im Baubereich.

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 aus den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Schienennetz nutzen, sowie anderen öffentlichen Verkehrsdienstleister:innen und der nachgelagerten Verwertung der Abfallströme sowie nicht vollkonsolidierten Beteiligungen wie der Brennerbasis Tunnel SE, welche gemäß Greenhouse Gas Protocol auch als nachgelagerte Emissionen berichtet werden. Darüber hinausgehende Stakeholder:innen sind in der oben angeführten Grafik ebenfalls dargestellt. In der Grafik sind zusätzlich Informationen zu der Wesentlichkeit der einzelnen Themenstandards für die Wertschöpfungskette des ÖBB Infrastruktur-Konzerns durch die kreisförmigen Darstellungen abgebildet. Die rote Füllung der Kreise gibt dabei Aufschluss darüber, wie relevant das jeweilige Thema für die Teilnehmer:innen der Wertschöpfungskette ist, basierend auf Recherchen zu veröffentlichten Informationen gemäß Nachhaltigkeitsberichterstattungs-Standards.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist bestrebt, sein Geschäftsmodell entsprechend dem Nutzen für Interessenträger:innen auszurichten. Nähere Informationen zur Wertschöpfungskette werden in den einzelnen relevanten 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 unternehmensinterner 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.

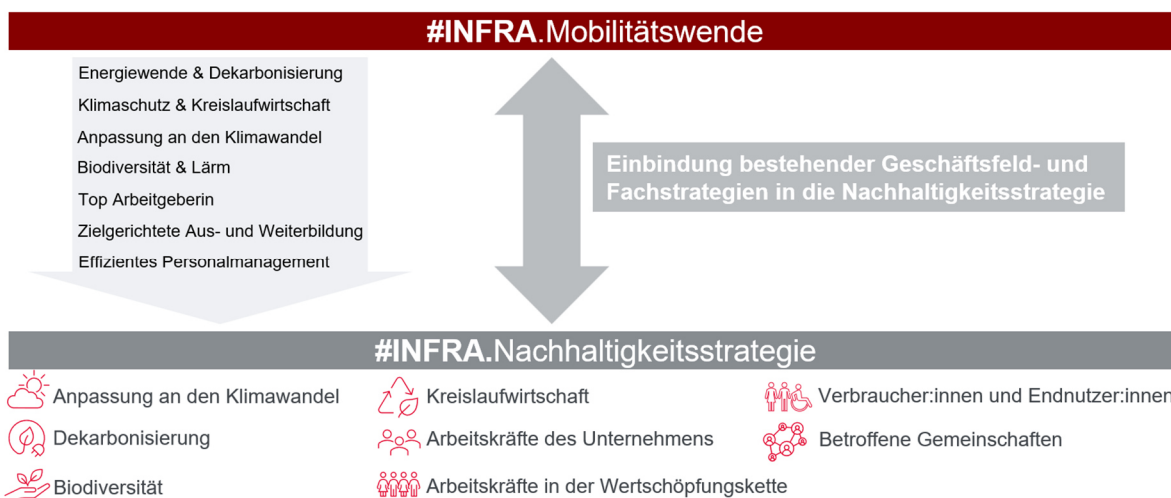
Die konkreten Stoßrichtungen hierzu sind:

- 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, Kreislaufwirtschaft sowie Biodiversität und Schall bildet den strategischen Rahmen für die im Jahr 2024 beschlossene #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie. Im Zuge der Durchführung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe *Unterkapitel „ESRS 2 IRO-1“*) wurden 2024 strategische Fokusthemen (Anpassung an den Klimawandel, Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Biodiversität) zur näheren Vertiefung festgelegt, strategische Stoßrichtungen abgeleitet und mit operativen Zielen verknüpft. 2025 wurde die #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie mit den enthaltenen Zielen aktualisiert und um soziale Themen mit bereits im ÖBB-Infrastruktur-Konzern bestehenden Stoßrichtungen und Zielsetzungen erweitert.



Die Stoßrichtungen und Ziele werden in den *Kapiteln „E1 Klimawandel“, „E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, „E5 Kreislaufwirtschaft“, „S1 Arbeitskräfte des Unternehmens“, „S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, „S3 Betroffene Gemeinschaften“* sowie *„S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“* 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 <sup>1)</sup>	X	X	X		

<sup>1)</sup> 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 und fördert Vertrauen, nachhaltige Handeln und schafft gesellschaftliche Akzeptanz.

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

- Interne Stakeholder:innen: Mitarbeiter:innen, Führungskräfte, Betriebsrät:innen, Aufsichtsräte und Prüfungsausschuss, Tochtergesellschaften und Beteiligungen
- Externe Stakeholder:innen: Kund:innen, Lieferanten, Eigentümervorteiler:innen, Sozialpartner:innen und Interessenvertretungen, Wissenschaft und Forschung, Schutzgebietsverwaltungen, Partner:innen, NPOs und NGOs, Länder und Kommunen, Medien, Bahnverbände national und international sowie weitere

Ein transparenter Austausch mit diesen Interessenträger:innen und -gruppen ist essenziell für die strategische Planung, insbesondere bei der Umsetzung von Maßnahmen.

Im Zuge der Erstellung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse spielt die Identifikation und Einbindung relevanter Interessenträger:innen und -gruppen ebenfalls eine bedeutende Rolle. Nach den ESRS 1 „Allgemeine Anforderungen“ 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: von Nachhaltigkeitserklärungen, also jene juristische Personen, die auch Hauptnutzer der allgemeinen Finanzberichterstattung sind (z. B. Investoren, Kreditgeber etc.)

Mit Abschluss des Berichtsjahres 2025 gab es keine Änderungen der Strategie oder des Geschäftsmodells, jedoch wurde die #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie aktualisiert. Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden regelmäßig über die Standpunkte der Stakeholder:innen informiert. Die wichtigsten Informationen der diversen Stakeholder:innen-Gruppen erlangt der Konzern über die vielfach vorhandenen Kommunikationskanäle wie z. B.: Kund:innenumfragen, Mitarbeiter:innenumfragen, Austauschrunden mit Interessenvertreter:innen (Umwelt-NGOs).

**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 Unternehmensführung 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 langfristig ausgelegten Assets im Bahnbetrieb und in der Schieneninfrastruktur widerstandsfähig aufgestellt. Das Chancen- und Risikomanagement bewertet regelmäßig mögliche Risiken, wie Naturereignisse und Klimaveränderungen, und setzt entsprechende Maßnahmen. Die nachhaltige Entwicklung des Bahnsystems sowie die kontinuierliche Verbesserung von Kapazität und Qualität stehen im Fokus. Als Teil des europäischen Schienennetzes 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.

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

Im Zuge der Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS im Jahr 2025 gibt es keine Änderungen der Wesentlichkeiten im Vergleich zum Vorjahr. Allerdings wurden zwei wesentliche Themen neu aufgenommen. Im *Themenkapitel „S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“* wurde die betriebliche Sicherheit als wesentliche Auswirkung und im *Themenkapitel „G1 Unternehmensführung“* das Thema der Informationssicherheitsvorfälle als wesentliches Risiko neu hinzugefügt. Alle weiteren Anpassungen – etwa zur Art der Auswirkung, zu Risiken und Chancen, zum Zeithorizont sowie zu Angaben entlang der Wertschöpfungskette – fallen im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig aus und werden daher nicht extra angeführt.

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**

Der Prozess zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette orientiert sich an dem Leitfaden der EFRAG zur Wesentlichkeitsanalyse<sup>28</sup>.

Die Wesentlichkeitsanalyse ist seit vielen Jahren ein Fixpunkt in der Nachhaltigkeitsberichterstattung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und wurde gemäß Anforderungen der ESRS erstmals 2024 für den ÖBB Infrastruktur-Konzern durchgeführt und bezüglich Ermittlung von Auswirkungen, Chancen und Risiken sowie der Einbindung der Interessenträger:innen angepasst. Sie erfährt auch in Zukunft eine kontinuierliche Weiterentwicklung. Die Bewertung der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse erfolgt regelmäßig und liefert wichtige Erkenntnisse für die Ausrichtung der Nachhaltigkeitsthemen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

<sup>28</sup> Implementation Guidance – EFRAG IG 1 Materiality Assessment.

**Bewertungsmethodik und Schwellenwerte**

	<b>Auswirkungswesentlichkeit</b>	<b>Finanzielle Wesentlichkeit</b>
Gegenstand der Bewertung	Auswirkungen (negativ / positiv, tatsächlich / potenziell) des ÖBB Infrastruktur-Konzerns auf Menschen, Umwelt und Umgebung	Finanzielle Auswirkungen auf den ÖBB Infrastruktur-Konzern, die sich aus Auswirkungen oder Abhängigkeiten ergeben können
Bewertungskriterien	Ausmaß, Umfang, Behebbarkeit, Eintrittswahrscheinlichkeit	finanzielles Ausmaß, Eintrittswahrscheinlichkeit
Bewertungsskala <sup>1)</sup>	4-stufig (1 – wenig / gering, 4 – sehr hoch) bei potenziellen Auswirkungen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 1 bis 3 gewählt	4-stufig (1 – wenig / gering, 4 – sehr hoch) Skalen entsprechen der Risikomatrix des ÖBB Infrastruktur-Konzerns
Zeithorizonte	Kurzfristig – Berichtsjahr Mittelfristig – 1 bis 5 Jahre Langfristig – > 5 Jahre	Kurzfristig – Berichtsjahr Mittelfristig – 1 bis 5 Jahre Langfristig – > 5 Jahre
Gewichtung der Kriterien und Berechnung	Unterschiedliche Gewichtung Ausmaß und Umfang werden gleich gewichtet, da Auswirkungen breitflächig aber auch lokal schwerwiegend wirken können. Die Behebbarkeit wird geringer gewichtet, da diese oft komplementär zum Ausmaß zu betrachten ist. Eine zu hohe Gewichtung von Behebbarkeit könnte dazu führen, dass geringfügige aber irreparable Auswirkungen überbewertet werden. Alle drei Kriterien werden schließlich mit der Eintrittswahrscheinlichkeit multipliziert. Bei potenziellen negativen Auswirkungen ist lt. ERS 1 (Punkt 45) dem Schweregrad Vorrang vor der Eintrittswahrscheinlichkeit zu geben. Um dies sicherzustellen, wurde im Prozess eine zusätzliche Kontrolle eingeführt.	Gleiche Gewichtung Potenzielles Ausmaß mal Eintrittswahrscheinlichkeit Risiken und Chancen werden aus Bruttosicht erfasst. Im Risikomanagement werden nur noch jene Risiken und Chancen erfasst, die nach dem Setzen von Maßnahmen weiterhin bestehen.
Grenzwert <sup>2)</sup>	2,0 <sup>3)</sup>	8,0 <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Bewertungsskalen im Vergleich zum Vorjahr geringfügig nachgeschärft, u. a. wurden Skalen auf 4 Stufen minimiert sowie die Berechnung der finanziellen Wesentlichkeit enger mit der Bewertungslogik des Risikomanagements verknüpft.

<sup>2)</sup> Alle Auswirkungen, die über diesem Wert liegen, werden als wesentlich betrachtet. Sobald eine Auswirkung, ein Risiko bzw. eine Chance innerhalb eines (Unter-)Themas wesentlich sind, ist der gesamte Nachhaltigkeitsaspekt als wesentlich zu betrachten.

<sup>3)</sup> Dieser Schwellenwert stellt sicher, dass Auswirkungen, Risiken und Chancen frühzeitig als wesentlich berücksichtigt werden, denn auch wenn einzelne Faktoren niedrig bewertet werden, kann ihre Gesamtrelevanz erhöht sein.

<sup>4)</sup> Schwellenwert wird enger als im Risikomanagement gezogen, da es sich in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse um Risiken und Chancen aus Bruttosicht handelt und sich bewusst auf die wesentlichsten Risiken und Chancen fokussiert wird.

**Beschreibung des Prozesses zur Aktualisierung**

Im Jahr 2024 wurde erstmalig eine Doppelte Wesentlichkeitsanalyse nach ERS für den ÖBB Infrastruktur-Konzern durchgeführt. Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden auf Basis der grundlegenden Tätigkeiten der relevanten Organisationseinheiten identifiziert und bewertet. Es kam ein kombinierter Bottom-up- und Top-down-Ansatz zum Einsatz, bei dem sowohl Fachexpert:innen als auch Führungskräfte der beteiligten Organisationseinheiten sowie Vorstand:innen einbezogen wurden. Für die Bewertung wurde je nach Möglichkeit auf bestehende Datenquellen zurückgegriffen, rechtliche und regulatorische Vorgaben berücksichtigt und externe Quellen einbezogen.

Im gesamten Prozess wurden die Kolleg:innen des Risikomanagements eng eingebunden. Bei den ermittelten Risiken und Chancen hat sich gezeigt, dass diese nicht zwangsläufig aus Auswirkungen entstehen müssen, sondern auch vermehrt aufgrund von Abhängigkeiten existieren. Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden im Anschluss mit den Inhalten der EU-Taxonomie-Verordnung abgeglichen, um möglichen Unstimmigkeiten vorzubeugen. Es haben sich keine spezifischen Tätigkeiten, Geschäftsbeziehungen oder geografische Gegebenheiten ergeben, die zu speziellen nachteiligen Auswirkungen führen.

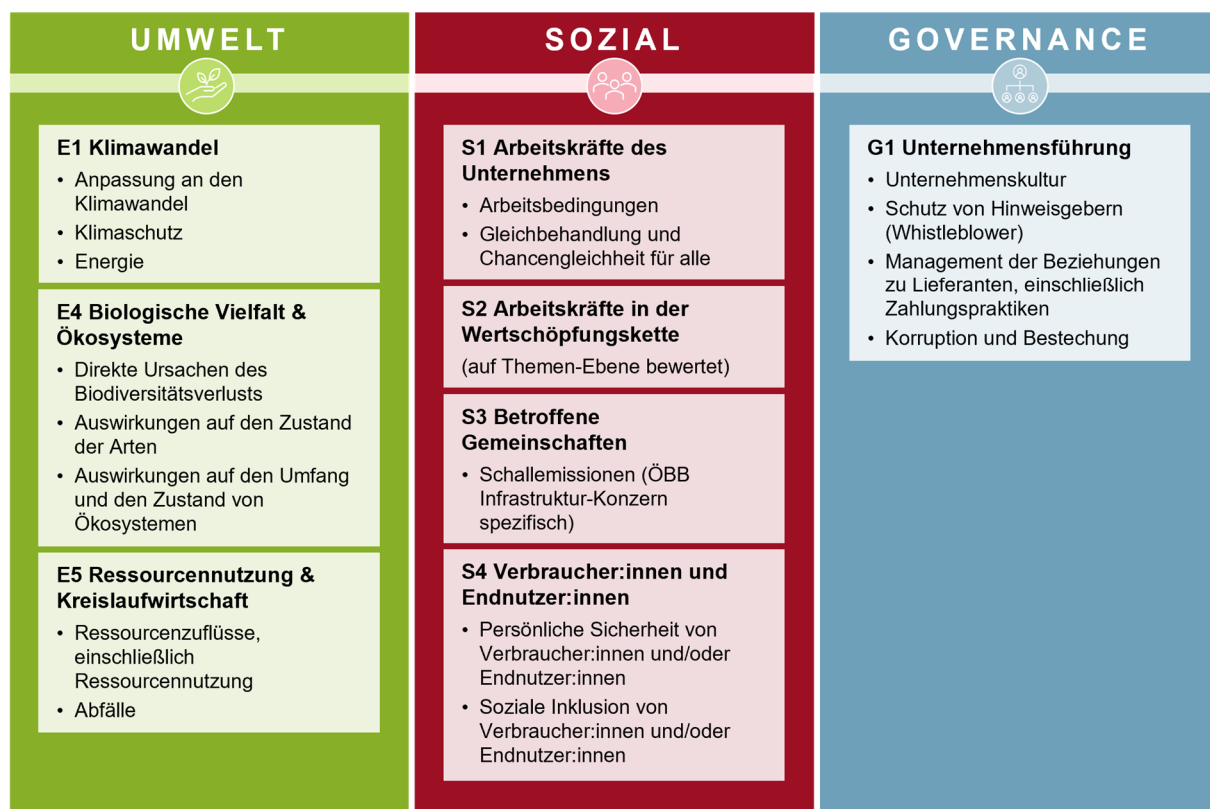
Im Jahr 2025 wurde die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse des ÖBB Infrastruktur-Konzerns federführend durch das Nachhaltigkeitsteam der ÖBB-Infrastruktur AG aktualisiert. Die Auswirkungen sowie nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen wurden evaluiert und einzelne Formulierungen bzw. Bewertungen nachgeschärft. Die weiterhin enge Einbindung der Kolleg:innen aus dem Risikomanagement trug maßgeblich zum Verständnis der spezifischen Anforderungen in Bezug auf die finanzielle Wesentlichkeit bei. Zudem wurde wie im Vorjahr ein Abgleich mit den bestehenden Risiken und Chancen aus dem Risikomanagement durchgeführt, um eine konsistente und umfassende Analyse zu gewährleisten. Nach Abgleich sollen weiterhin bestehende Nettorisiken in das Enterprise-Risk-Management-Bestandspfortfolio (ERM) aufgenommen werden. Eine wesentliche Unterscheidung der Priorisierung zwischen Nachhaltigkeitsrisiken und anderen Arten von Risiken ist hierbei nicht vorgesehen.

**Einbindung der Stakeholder:innen**

Teil der Durchführung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse ist die regelmäßige Einbindung relevanter Stakeholder:innen und Interessengruppen. Im Juni 2025 hat ein Round Table mit relevanten Branchenvertreter:innen stattgefunden. Es wurden Chancen und Risiken für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette besprochen. Die Ergebnisse flossen in die Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse 2025 ein.

**Ergebnis der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse**

Die Vorstand:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns haben das Ergebnis der Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2025 im Frühjahr 2026 beschlossen und der Aufsichtsrat wurde über das Ergebnis informiert.



Zu den Themenstandards „E3 Wasser- und Meeresressourcen“ sowie „E2 Umweltverschmutzung“ wurden für das Berichtsjahr 2025 keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen ermittelt.

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

Den 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. Liste der in ESRS enthaltenen Angabepflichten*.

### E.2. Umweltinformationen

#### Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)

Die EU-Taxonomie-Verordnung (2020 / 852) ist ein einheitliches Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Die Tätigkeiten gelten als 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-Verordnung enthält insgesamt sechs Umweltziele (Artikel 9 EU-Taxonomie-Verordnung). Diese sind Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Betroffene Nicht-Finanzunternehmen müssen eine Evaluierung der Taxonomiefähigkeit und -konformität (Artikel 8 EU-Taxonomie-Verordnung) ihrer Wirtschaftstätigkeiten auf Basis der sechs Umweltziele durchführen. Die Veröffentlichung beinhaltet die Angabe der Anteile der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx für taxonomiefähige und nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Wie bereits im Geschäftsjahr 2024 werden auch im Geschäftsjahr 2025 die Anteile von taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten in Form von Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx, OpEx) offengelegt. Diese wurden im Geschäftsjahr 2025 mit der gleichen Methodik wie in den Vorjahren ermittelt.

Erstmals wurden im vorliegenden Bericht die Delegierte Verordnung (EU) 2026 / 73 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2178 der Kommission hinsichtlich der Vereinfachung des Inhalts und der Darstellung der offenzulegenden Informationen über ökologisch nachhaltige Tätigkeiten angewendet. Die Darstellung der Informationen wurde gemäß den Vorgaben der Kommission angepasst und die Tabellen entsprechend auf einen Übersichtsbogen und einen tätigkeitsspezifischen Meldebogen je Leistungskennzahl geändert.

#### 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 für alle sechs Umweltziele auf Basis der folgenden Delegierten Verordnungen (EU): 2021 / 2139, 2022 / 1214, 2023 / 2485, 2023 / 2486.

Der Prozess zur Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns wurde 2021 erstmals durchgeführt. Dazu wurde ein 360-Grad-Screening-Prozess entwickelt, der sich in folgende Schritte gliedert:

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

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

### 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.
- 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 dem *Unterkapitel „E1 IRO-1“*. Anschließend folgte eine Bewertung bereits vorhandener Anpassungsmaßnahmen und ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren.
- Sicherstellen, dass die sozialen Mindestschutzstandards eingehalten werden – entsprechend den internationalen Rahmenwerken wie den OECD-Guidelines für multinationale Unternehmen, den UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Grundprinzipien und Rechten aus der Internationalen Charta der Menschenrechte sowie den Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO – engl. ILO). Die Anforderungen gemäß Art. 18 EU-Taxonomie-VO werden im ÖBB Infrastruktur-Konzern erfüllt. Nähere Informationen zu den Themen der sozialen Mindestschutzstandards sind in dem *Unterkapitel „ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht“* zu finden.

Mit der Überschneidung der Ergebnisse der technischen Bewertungskriterien und der Erfüllung der DNSH-Kriterien sowie dem positiven Abschluss der Prüfung der sozialen Mindestschutzstandards ergibt sich das unten 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 die technischen Bewertungskriterien bzw. die DNSH-Kriterien nicht gesamthaft erfüllt werden.

### Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sind aufgrund der sehr breiten Struktur aktuell 12 (Vj: 12) der in den Delegierten Verordnungen zur Ergänzung der EU-Taxonomie-VO derzeit angeführten Wirtschaftstätigkeiten für die sechs Umweltziele relevant und damit taxonomiefähig. Im Bereich der Kernenergie und des fossilen Gases wurden keine Wirtschaftstätigkeiten identifiziert.

Es wurden folgende taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

Umweltziel	Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
CCM / CCA	4.1.	Stromerzeugung mittels Photovoltaik-technologie	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)
CCM / CCA	6.14.	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
CCM / CCA	7.2. / 3.2.	Renovierung bestehender Gebäude	Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
CCM / CCA	7.3.	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
CCM / CCA	7.7.	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien

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

**Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO**

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

KPI 2025

Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen

	Insgesamt in Mio. EUR	Anteil taxonomie-fähiger Tätigkeiten in %	Taxonomie-konformer Tätigkeiten in Mio. EUR	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten in %	Umweltziel						Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten in %	Anteil der Übergangstätigkeiten in %	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten in %	Taxonomie-konforme Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr (2024) in Mio. EUR	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr (2024) in %
					Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Wasser in %	Kreislaufwirtschaft in %	Umweltverschmutzung in %	Biologischen Vielfalt in %					
Umsatz	1 269,6	74,8 %	780,6	61,5 %	61,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	54,9 %	0,0 %	0,0 %	782,7	63,5 %
CapEx	3 552,6	88,9 %	2 800,8	78,8 %	78,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	78,1 %	0,0 %	0,0 %	2 878,1	76,0 %
OpEx	897,5	75,8 %	491,5	54,8 %	54,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	53,1 %	0,0 %	0,0 %	509,9	56,7 %

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

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

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

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

KPI Umsatz 2025

Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger Umsatzanteil	Taxonomie-konformer Umsatz	Taxonomie-konformer Umsatzanteil	Umweltziel						Ermöglichende Tätigkeiten (E)	Übergangstätigkeiten (T)	Taxonomiekonformer Umsatzanteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten in %		
		in %	in Mio. EUR	in %	Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Wasser in %	Kreislaufwirtschaft in %	Umweltverschmutzung in %	Biologischen Vielfalt in %					
Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	CCM 4.1., CCA 4.1.	0,3 %	3,5	0,3 %	0,3 %	0,0 %									100,0%
Stromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3., CCA 4.3.	0,1 %	0,7	0,1 %	0,1 %	0,0 %									100,0%
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5., CCA 4.5.	6,2 %	79,3	6,2 %	6,2 %	0,0 %									100,0%
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9., CCA 4.9.	21,7 %	275,4	21,7 %	21,7 %	0,0 %						E			100,0%
Fernwärme- / Fernkälteverteilung	CCM 4.15., CCA 4.15.	1,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %									0,0%
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,0 %	0,1	0,0 %				0,0 %							100,0%
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	0,1 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %							T		0,0%
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	36,7 %	421,6	33,2 %	33,2 %	0,0 %						E			90,6%
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	8,8 %	0,1	0,0 %	0,0 %	0,0 %									0,1%
<b>Umsatz Taxonomiekonformität je Umweltziel</b>					61,5 %	0,0 %	0,0%	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %				
<b>Gesamter Umsatz</b>		74,8 %	780,6	61,5 %	61,5 %	0,0 %	0,0%	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	54,9 %	0,0 %		82,2 %

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 6.14.) und dem Sektor aus Gewerbe und Immobilien (Wirtschaftstätigkeit 7.7) enthalten Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15).

Im Jahr 2025 lassen sich rd. 61,5 % (Vj: rd. 63,5 %) des Umsatzes der ÖBB-Infrastruktur Konzerns in Höhe von rd. 1.269,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.231,6 Mio. EUR) (siehe Erläuterung 4 in den *Erläuterungen zum Konzernabschluss*) als taxonomiekonform klassifizieren. Den größten Beitrag leistet hier die Wirtschaftstätigkeit 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur. Diese umfasst zum Beispiel die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur, die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen sowie den Betrieb und die Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur. Als taxonomiefähig, jedoch nicht konform, wird ein Anteil von rd. 13,3 % (Vj: rd. 13,0 %) des Gesamtumsatzes im Geschäftsjahr 2025 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. 59,0 % (Vj: rd. 61,1 %) auf Umsätze aufgrund von Verträgen mit Kund:innen und rd. 2,5 % (Vj: rd. 2,4 %) 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 Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) werden die Investitionen gemäß Rahmenplan und in weiterer Folge des sonstigen Investitionsplans der Aktivität 6.14 Schieneninfrastruktur exklusive der aktivierten Fremdkapitalzinsen nach IAS 23 berichtet. Im Sinne der Vergleichbarkeit wird diese Vorgehensweise auch für die Berichterstattung gem. EU-Taxonomie-Verordnung übernommen. Entsprechend dieser Logik werden ebenso 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 2025 stellt sich wie folgt dar:

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger CapEx-Anteil			Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermöglichte Tätigkeiten (E)	Übergangstätigkeiten (T)	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten	
		in %	in Mio. EUR	in %	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologischen Vielfalt				in %
Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	CCM 4.1., CCA 4.1.	0,5 %	16,3	0,5 %	0,5 %	0,0 %								100,0 %
Stromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3., CCA 4.3.	0,0 %	0,2	0,0 %	0,0 %	0,0 %								100,0 %
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5., CCA 4.5.	0,2 %	8,9	0,2 %	0,2 %	0,0 %								100,0 %
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9., CCA 4.9.	0,8 %	27,9	0,8 %	0,8 %	0,0 %					E			100,0 %
Speicherung von Strom	CCM 4.10., CCA 4.10.	0,9 %	33,1	0,9 %	0,9 %	0,0 %					E			100,0 %
Fernwärme-/Fernkälteverteilung	CCM 4.15., CCA 4.15.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %								0,0 %
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	0,2 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %						T		0
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	84,1 %	2 714,5	76,4 %	76,4 %	0,0 %					E			90,8 %
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2., CE 3.2.	1,7 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %		0,0 %						0,0 %
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3., CCA 7.3.	0,2 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %								0,0 %
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	0,3 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %								0,0 %
<b>CapEx-Taxonomiekonformität je Umweltziel</b>					78,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %				
<b>Gesamter CapEx</b>		<b>88,9 %</b>	<b>2 800,8</b>	<b>78,8 %</b>	<b>78,8 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>78,1 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>88,6 %</b>	

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 2025 lassen sich rd. 78,8 % (Vj: rd. 76,0 %) der Investitionsausgaben des ÖBB Infrastruktur-Konzerns als taxonomiekonform verzeichnen (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss). Auch hier liefert die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ prozentual den größten Beitrag in Höhe von rd. 76,4 % (Vj: rd. 71,6 %). Zurückzuführen ist dies auf den aktuellen Rahmenplan des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Darüber hinaus klassifizieren sich rd. 10,1 % (Vj: rd. 16,3 %) 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. 2,8 % (Vj: rd. 3,2 %) der Gesamtzugänge standen nicht in Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten („Topf-C-Investitionen“).

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Klimaschutz, CCM) wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft, ob der Rahmenplan 2025 bis 2030 der ÖBB-Infrastruktur AG mit einem Volumen von 19,7 Mrd. EUR die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. in Bezug auf die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 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 gem. Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur. Der Ausbau der Elektrifizierung der Schienenverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Es liegen keine relevant einzustufenden Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovationstätigkeiten vor. Die Steigerung des Elektrifizierungsgrades weiterer Streckenabschnitte soll bis 2030 erfolgen. Der umfassende Kapitalaufwand im Geschäftsjahr 2025, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.985,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.917,7 Mio. EUR).

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

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

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

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger OpEx-Anteil in %	Taxonomie-konformer OpEx in Mio. EUR	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil in %	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten					Ermöglichte Tätigkeiten (E)	Übergangstätigkeiten (T)	Taxonomiekonformer OpEx-Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten in %	
					Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Wasser in %	Kreislaufwirtschaft in %	Umweltverschmutzung in %				Biologischen Vielfalt in %
Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	CCM 4.1. CCA 4.1.	0,0 %	0,3	0,0 %	0,0 %	0,0 %						100,0 %	
Stromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3. CCA 4.3.	0,0 %	0,1	0,0 %	0,0 %	0,0 %						100,0 %	
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5. CCA 4.5.	1,6 %	14,6	1,6 %	1,6 %	0,0 %						100,0 %	
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9. CCA 4.9.	1,9 %	17,3	1,9 %	1,9 %	0,0 %				E		100,0 %	
Fernwärme- / Fernkälteverteilung	CCM 4.15. CCA 4.15.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %						0,0 %	
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,0 %	0,0	0,0 %				0,0 %				0,0 %	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5. CCA 6.5.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %						0,0 %	
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14. CCA 6.14.	65,9 %	459,1	51,2 %	51,2 %	0,0 %				E		77,6 %	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7. CCA 7.7.	6,3 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %						0,0 %	
<b>OpEx-Taxonomiekonformität je Umweltziel</b>					54,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			
<b>Gesamter OpEx</b>		<b>75,8 %</b>	<b>491,5</b>	<b>54,8 %</b>	<b>54,8 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>53,1 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>72,3 %</b>

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 Wirtschaftstätigkeiten entfallen. Der Nenner umfasst alle relevanten Betriebsaufwendungen aus den Kategorien Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Aufwendungen im Zusammenhang mit der täglichen Wartung.

Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben bemisst sich für das Geschäftsjahr 2025 auf rd. 54,8 % (Vj: rd. 56,7 %). Den größten Beitrag leistet auch hier nach wie vor die Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur mit rd. 51,2 % (Vj: rd. 52,9 %). Als taxonomiefähig, aber nicht ökologisch nachhaltig werden rd. 21,1 % (Vj: rd. 22,6 %) der Betriebsausgaben angeführt. Die Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) in Höhe von rd. 54,8 % 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 ÖBB Infrastruktur-Konzerns können nicht als „nicht erheblich“ für das Geschäftsmodell angesehen werden, somit wurde diese Erleichterungsbestimmung nicht in Anspruch genommen, mit der Ausnahme der Wirtschaftstätigkeiten 5.3. und 6.5. Die Betriebsausgaben in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 5.3. Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten (Kreislaufwirtschaft, CE) werden als nicht erheblich angesehen, da die damit verbundenen 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. 0,05 % des taxonomiefähigen Gesamtumsatzes entsprechen. In den Folgejahren wird die Auswirkung der Kennzahlen aus dieser Tätigkeit auf Basis des Verhältnisses zum Gesamtumsatz erneut geprüft und gegebenenfalls berichtet.

**E1 Klimawandel**

**E1 Übersicht**

Im Folgenden findet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1) 2)</sup>	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
<b>Unterthema:</b> Anpassung an den Klimawandel				
E1-F-1	Schäden 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	

<b>Unterthema: Klimaschutz</b>				
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 <sup>3)</sup>	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
E1-F-4	Nichteinhaltung der CO <sub>2</sub> -Emissions-Reduktionsziele führt zu erhöhten Kosten und Reputationsschäden	Risiko	Langfristig	
E1-F-5	Nachhaltige Beschaffungskriterien führen zu erhöhten Kosten	Risiko	Mittelfristig	
<b>Unterthema: Energie</b>				
E1-A-6	Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft, Windkraft, Photovoltaik) steigert die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen und schon 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 <sup>3)</sup>	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
E1-F-6	Ausbau der Eigenproduktion wirkt sich positiv auf Ertragslage und Zahlungsströme aus	Chance	Kurzfristig	

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

<sup>2)</sup> Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt.

<sup>3)</sup> 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 2025 bis 2030 jährlich rd. 3,2 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. Hauptthemnisse 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 *Unterkapitel „ESRS 2 SBM-1“*) 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 *Unterkapitel „ESRS 2 SBM-1“* zu finden.

Ein wesentlicher Teil dieser Strategie ist die Dekarbonisierung sowie der Klimaübergangsplan des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, welcher Anfang 2025 ebenfalls per Vorstandsbeschluss freigegeben und Anfang 2026 aktualisiert wurde. Dieser beinhaltet folgende Ziele:

- Reduktion der Scope 1- und Scope 2-Treibhausgasemissionen um 42 % bis 2030 (im Vergleich zum Basisjahr 2022)
- Klimaneutralität Scope 1- und Scope 2-Treibhausgasemissionen bis 2035 (Netto-Null: -90 % im Vergleich zum Basisjahr 2022)
- Reduktion der Scope 3-Treibhausgasemissionen im Bereich des Anlagevermögens der Schieneninfrastruktur um 10 % bis 2030 (gegenüber Basisjahr 2022) bei derselben errichteten Anlagenmenge wie 2022

Netto-Null bedeutet, analog zu den geltenden gesetzlichen Vorgaben, dass mindestens 90 % der Treibhausgasemissionen durch Maßnahmen im Unternehmen reduziert werden, bevor CO<sub>2</sub>-Zertifikate zur Erreichung der Netto-Null für die letzten 10 % Anwendung finden können. Entsprechende konkrete Überlegungen zum Einsatz von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten werden erarbeitet und folgen in den nächsten Jahren.

Nähere Informationen zu den Treibhausgas-Emissionsreduktionszielen finden sich in *Unterkapitel „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 *Unterkapitel „E1-3 E1-4“* sowie *„E1-6“* angeführt.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat im Berichtsjahr rd. 2.801 Mio. EUR in ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten investiert (taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139). Diese Projekte entsprechen einem Anteil von rd. 79 % 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 zu bewerten. Weitere Informationen zu CapEx-Plänen, die den Übergangsplan unterstützen (Wirtschaftstätigkeiten 7.3., 6.5. und 6.14.) und ausgewählte 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 2031 finanziell in der Mittelfristplanung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns hinterlegt und belaufen sich derzeit in Summe auf rd. 1 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. Die Umsetzung der Dekarbonisierung gemäß der Scope 3-Zielsetzungen ist maßgeblich durch die Wirtschaftstätigkeit 6.14. (Schienenverkehrsinfrastruktur) und die darin vorgesehenen Investitionsmittel geprägt. Es gibt daher keine konkret zugewiesenen finanziellen Mittel für Dekarbonisierungsbestrebungen bei Bautätigkeiten, da diese als Teil der Investitionssumme umgesetzt werden.

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. 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.

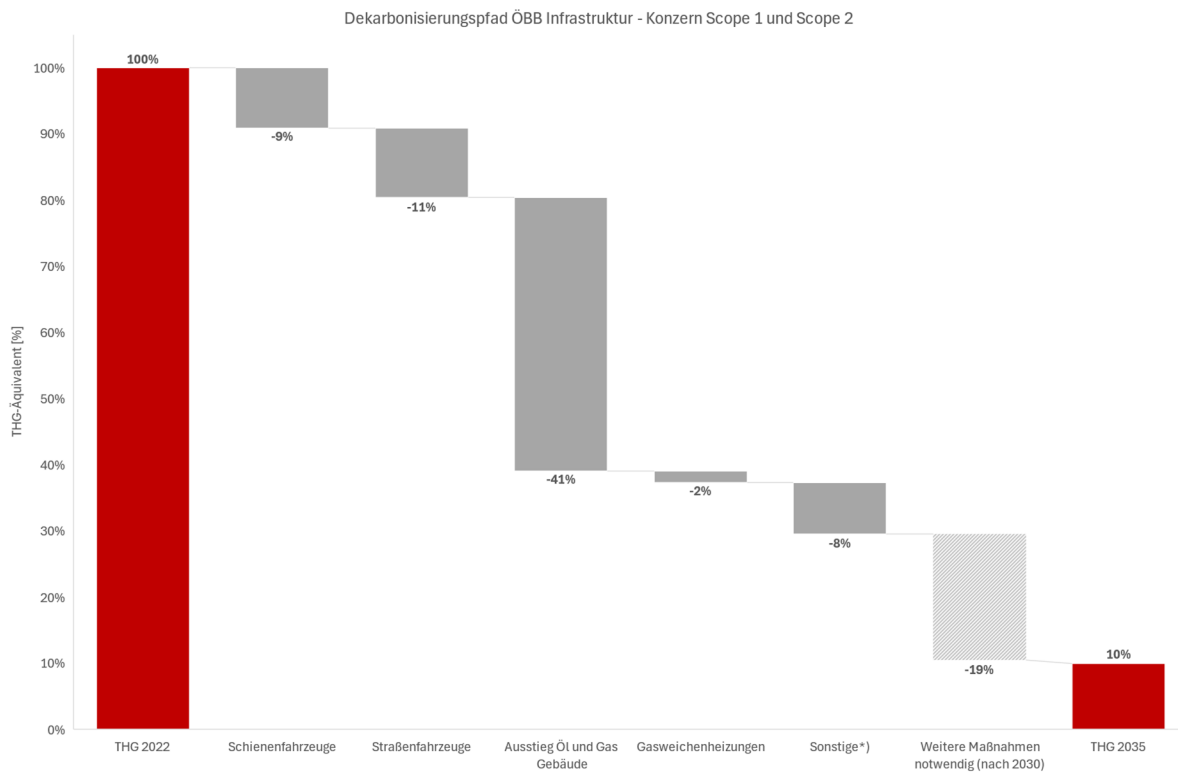
Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist bestrebt, die Wirtschaftstätigkeiten im Einklang mit den Kriterien der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139 auszuführen. Wie im *Unterkapitel „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020 / 852 (Taxonomie-Verordnung)“* ersichtlich, wird im ÖBB Infrastruktur-Konzern 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 CO<sub>2</sub>-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 *Unterkapitel „E1-2“* zu finden. Die wichtigsten Ziele und Maßnahmen werden in *Unterkapitel „E1-3 E1-4“* genauer erläutert.

Pfad	Dekarbonisierungshebel	Maßnahmen	Scope
<b>Mobilität</b>	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
	Sonstige	Dekarbonisierung Containerstapler	Scope 1
<b>Gebäude und Betriebsanlagen</b>	Öl und Gas	Ausstieg Ölheizanlagen	Scope 1
	Gebäude	Ausstieg Fossilgas-Heizanlagen	Scope 1
	Gasweicheheizungen	Ausstieg Gasweicheheizungen	Scope 1
	Sonstige	Dekarbonisierung Fernwärme und Fernkälte	Scope 2
		Kältemittel Alternativen	Scope 1



<sup>1)</sup> Sonstige: Containerstapler, Fernwärme/Fernkälte, Kältemittel, Hüttenkoks, SF6, Strom.

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. 42 % 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 Klimaanlage) werden 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 um 90 % (Reduktionsziel vor Kompensation) im Vergleich zum Basisjahr 2022 zusätzliche Maßnahmen notwendig. Diese werden insbesondere die Dekarbonisierung der Straßenfahrzeugflotte betreffen. Aufgrund der schwierigen Marktsituation, Wirtschaftlichkeit oder benötigter technischer Anforderung an das Fahrzeug sind vor allem im Bereich der Nutzfahrzeuge derzeit auf dem Markt kaum Fahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Einsatzzwecke der ÖBB verfügbar. Es erfolgt jedoch eine laufende Neubetrachtung der Rahmenbedingungen und technischen Weiterentwicklungen. Aufgrund der spezifischen Nutzungsdauer von Nutzfahrzeugen ist eine Maßnahmenumsetzung zu einem späteren Zeitpunkt zur Erreichung der Ziele weiterhin möglich.

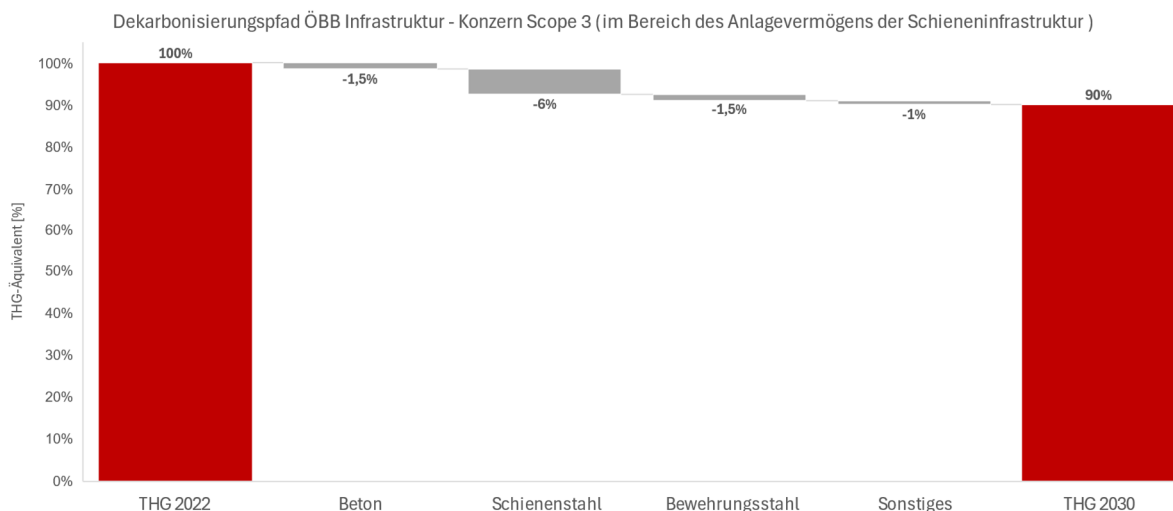
**Scope 3-Treibhausgasemissionen**

Die Hebel zur Reduktion der Scope 3-Treibhausgasemissionen ergeben sich für den ÖBB Infrastruktur-Konzern aus den identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe *Unterkapitel „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 Protocol<sup>29</sup> 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 *Unterkapitel „E1-2“* zu finden. Die wichtigsten Ziele und Maßnahmen werden in *Unterkapitel „E1-3 E1-4“* genauer erläutert.

Pfad	Dekarbonisierungshebel	Maßnahmen	Scope
Scope 3	Beton	Beschaffung emissionsreduzierter Betone in Fertigteilen sowie in der Ausführung, wo technisch zulässig und umsetzbar	Scope 3
		Evaluierung einer Implementierung von strukturoptimiertem Planen und Bauen	Scope 3
	Schienenstahl	Beschaffung von emissionsreduziertem Schienenstahl	Scope 3
	Bewehrungsstahl	Beschaffung von emissionsreduziertem Bewehrungsstahl in Fertigteilen sowie in der Ausführung	Scope 3
	Sonstiges	Einsatz von Bahnschwellen aus alternativen Werkstoffen	Scope 3
		Beschaffung von Schallschutzwänden aus Holzbeton	Scope 3
		Emissionsreduktionsmaßnahmen in der Bauausführung	Scope 3

<sup>29</sup> <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 theoretisch für im Auftrag des ÖBB Infrastruktur-Konzerns verbaute Massen dieser Industrien die sektorspezifischen Dekarbonisierungspfade gemäß Science Based Targets Initiative (SBTi)<sup>30</sup> zur Anwendung kommen. Dadurch ergibt sich eine theoretisch mögliche Treibhausgasreduktion von 28 % bis 2030 für die wesentlichen Treiber des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, um mit dem 1,5-Grad-Ziel konform sein zu können. Jedoch ist aufgrund dieser starken Abhängigkeit von Schlüsselindustrien bei der Dekarbonisierung und der Verantwortung, zur Verfügung gestellte finanzielle Mittel zur Umsetzung der Mobilitätswende möglichst effizient einzusetzen, in Abstimmung mit internen Expert:innen ein ambitioniertes Ziel, abgeleitet von dem theoretischen Potenzial, festgelegt worden. 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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns 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 Unternehmens und im Risikokatalog verankert.

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.

<sup>30</sup> <https://sciencebasedtargets.org/sector-resources-summary>.

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern wurden auf Basis einer fundierten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (siehe *Unterkapitel „E1 IRO-1“*) folgende wesentliche klimabezogenen Risiken identifiziert:

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

**Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells im Kontext des Klimawandels**

Die Resilienzanalyse umfasst die gesamten Geschäftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns inkl. aller wesentlichen physischen und transitorischen Klimarisiken sowie Teile der Wertschöpfungskette. Sie wurde im November 2025 durchgeführt und basiert auf den Annahmen und Parametern des Szenarios „Transition“ des österreichischen Umweltbundesamtes für die transitorischen Klimarisiken sowie des Szenarios RCP 8.5 für die physischen Klimarisiken. Um die Resilienz des Geschäftsmodells zu ermitteln, erfolgte eine Überleitung der identifizierten Brutto- zu Nettorisiken. Dabei wurde geprüft, inwiefern bestehende oder geplante Maßnahmen, insbesondere Klimaschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel gemäß ESRS E1-3, zur Reduktion von Brutto- zu Nettorisiken beitragen können. Die verwendeten Zeithorizonte der Resilienzanalyse entsprechen denjenigen der Klimarisikoanalyse (siehe *Unterkapitel „E1 IRO-1“*). 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 *Unterkapitel „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 *Unterkapitel „E1-3 E1-4“*) durch entsprechende finanzielle Mittel in den Budgets (z. B. im Rahmenplan) hinterlegt sind. Dadurch ist der ÖBB Infrastruktur-Konzern resilient gegenüber wesentlichen Klimarisiken.

**IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken 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 Übergangsriskien und -chancen, die im eigenen Betrieb auftreten können. Im Rahmen der Betrachtung wurde auch die Wertschöpfungskette berücksichtigt. Es wurde vor allem 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 Betrachtung ist sichergestellt, dass potenzielle Risiken aus der Wertschöpfungskette in die Betrachtung eingeflossen sind. Informationen über die Auswirkungen auf den Klimawandel, insbesondere durch Treibhausgasemissionen, werden in *Unterkapitel „E1-6“* 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 durchgeführt. Diese wurde 2025 erweitert und aktualisiert. Die identifizierten wesentlichen physischen Klimarisiken wurden für kurz- (Berichtszeitraum des Abschlusses), mittel- (bis 2030) und langfristige (bis 2050) Zeithorizonte identifiziert. Die Analyse hat ergeben, dass Klimagefahren variieren können, je nachdem, welcher Zeithorizont betrachtet wird.

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 Anlagen der 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 Starkregenereignisse 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)<sup>31</sup> wurden für ausgewählte Anlagen das Klimaszenario RCP 8.5 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 Bewertung der negativen Auswirkung erfolgte qualitativ auf Basis der konzerninternen Risikomanagementbewertungsskala. Es wurde keine quantitative Beurteilung durchgeführt.

### **Klimabedingte Übergangsrisiken und Chancen**

Im Geschäftsjahr 2024 wurden erstmals klimabedingte Übergangsrisiken und Chancen bewertet, welche 2025 aktualisiert und überarbeitet wurden. In einem ersten Schritt wurden die im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten potenziellen Risiken im Zusammenhang mit klimabezogenen Übergangereignissen diversen Risikokategorien (z. B. Markt- und Reputationsrisiken) zugeordnet. Potenzielle Chancen wurden anderen Kategorien (z. B. Ressourceneffizienz) 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 Übergangereignisse für kurz- (Berichtszeitraum des Abschlusses), mittel- (bis 2030) und langfristige (bis 2050) Zeithorizonte handelt. Im Rahmen der Betrachtung der transitorischen Klimarisiken wurde die Wertschöpfungskette berücksichtigt.

Für die qualitative Bewertung der potenziellen Risiken wurde für eine erste Einordnung das Szenario „Transition“<sup>32</sup> des österreichischen Umweltbundesamtes herangezogen. Die Beurteilung der klimabedingten Übergangsrisiken und Chancen erfolgt auf Basis des Ausmaßes und der Eintrittswahrscheinlichkeit unter der Berücksichtigung der Annahmen des Szenarios. Es wurde ein wesentliches Übergangsrisiko identifiziert. Es wurden keine Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten identifiziert, die nicht mit einem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft vereinbar sind. Die verwendeten Klimaszenarien sind mit kritischen klimabezogenen Annahmen im Abschluss vereinbar, da eine Überleitung der Brutto- zu Netto- Risiken erfolgte.

<sup>31</sup> <https://klimaszenarien.at/daten/>.

<sup>32</sup> <https://www.umweltbundesamt.at/energie/energieszenarien>.

**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:

Nr.	Konzepte	Beschreibung
E1-K-1	#INFRA.Mobilitätswende <sup>1)</sup>	<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"> <li>– Wir steigern die Produktion von grünem Bahnstrom durch den Ausbau erneuerbarer Energien.</li> <li>– Wir erhöhen die Energieeffizienz im Bahnbetrieb<sup>2)</sup> und optimieren in einem beschränkten Ausmaß die Energieeffizienz in Gebäuden.</li> <li>– Wir ökologisieren die Anlagenbereitstellung in Bau und Instandhaltung. Prinzipien der Kreislaufwirtschaft werden in allen Prozessschritten mitbetrachtet.</li> <li>– Wir reduzieren den CO<sub>2</sub>-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.</li> </ul>
E1-K-2	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie <sup>1)</sup>	<p>#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele u. a. im Umweltbereich und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende.</p> <p>Strategische Stoßrichtungen für Anpassung an den Klimawandel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wir stellen eine funktionsfähige, sichere und klimaresiliente Schienenverkehrsinfrastruktur unter geänderten Klimabedingungen sicher.</li> <li>– Wir setzen präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden an der Infrastruktur, von Unterbrechungen und daraus nachgelagerter Effekte sowie für den Schutz der Verkehrsteilnehmenden.</li> <li>– Wir optimieren laufend Informations- und Frühwarnsysteme für die Schienenverkehrsinfrastruktur, um Risiken vorzubeugen und Naturgefahren besser managen zu können.</li> <li>– Wir sichern die Effizienz und Zuverlässigkeit der Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen unter Berücksichtigung der klimatischen Veränderungen.</li> <li>– Wir stärken die Resilienz unseres nicht betriebsnotwendigen Immobilienbestands gegenüber klimatischen Veränderungen, um langfristig den Werterhalt und die Sicherheit unseres Immobilienbestandes zu gewährleisten.</li> </ul>

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

<sup>2)</sup> 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 in *Unterkapitel „ESRS 2 SBM-1“* erläutert. Konkrete Ziele und entsprechende Zielerreichung sind in *Unterkapitel „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 in Österreich 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 130 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 acht 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 80 % angehoben. In den nächsten rund 10 Jahren werden zu den Streckenneubauten laufend weitere Elektrifizierungsmaßnahmen auf insgesamt 19 Strecken gesetzt. Für Nebenstrecken und Verschubbereiche, deren Elektrifizierung aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar ist, soll die aktuelle Dieselflotte schrittweise durch alternative Antriebstechnologien (z. B. Akkutriebwagen) 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 Akkutrieb inklusive der dafür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen als sinnvollste Variante definiert. Damit werden die Voraussetzungen für 100 % elektrischen, dekarbonisierten Schienenpersonenverkehr bis 2035 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 Dekarbonisierung der Betriebsanlagen voranzutreiben, wurde der Ausstieg aus Erdgasweichenheizungen bis 2030 beschlossen. Derzeit werden noch rd. 120 Weichenheizungen mit Erdgas betrieben. Die bestehenden gasbetriebenen Weichen werden sukzessive von Erdgas auf eine elektrische Energieversorgung umgerüstet.

### 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, Fahrzeugkomplettanbieter 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 eine kontinuierliche Dekarbonisierung des Straßenfuhrparks 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 bis 2034 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 600 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 Treibhausgasemissionen 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 des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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 in *Unterkapitel „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. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfolgt neben den strategischen Stoßrichtungen des Konzerns auch selbst ambitionierte Ziele zur Minderung der Treibhausgasemissionen (siehe Tabelle Zielsetzungen in *Unterkapitel „E1-3 E1-4“*) sowie die strategische Stoßrichtung der Reduktion des CO<sub>2</sub>-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.

**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 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
Reduktion der Scope 1- und Scope 2- <sup>1)</sup> Treibhausgasemissionen um 42 % bis 2030 und Erreichung der Klimaneutralität (Netto-Null) bis 2035	2030 / 2035	26.500 / Netto-Null <sup>2)</sup>	t CO <sub>2</sub> e	2022	45.762	39.814,6 (-13 %)	39.610,6	E1-K-1 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 <sup>3)</sup>	2030	291.000	t CO <sub>2</sub> e	2022	323.934	323.934,3	323.934,3	E1-K-1 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	51,1 <sup>4)</sup>	65,2	E1-K-1 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	2,61	2,64	E1-K-1 E1-K-2	E1-A-4
Steigerung des Elektrifizierungsgrades	2030	80	% elektrifiziertes Streckennetz	2018	73	77	75	E1-K-1 E1-K-2	E1-A-1
Steigerung des Dekarbonisierungsgrades (Streckenelektrifizierung und Akku)	2030	85	% dekarbonisiertes Streckennetz	2018	73	77	75	E1-K-1 E1-K-2	E1-A-1

<sup>1)</sup> Scope 2 Market-based Betrachtung.

<sup>2)</sup> Angestrebtes Reduktionsniveau vor Ausgleich der Restemissionen: rd. 4.600 t CO<sub>2</sub>e (-90 % im Vergleich zum Basisjahr).

<sup>3)</sup> Da sich der Status 2025 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. Aus diesem Grund unterscheidet sich der Wert für das Jahr 2025 in der obigen Tabelle von den Werten der Treibhausgasbilanz. Da sich die Maßnahmen noch in Ausarbeitung befinden und die Umsetzung aufgrund der Planungszeiträume im Projektgeschehen zeitverzögert erfolgt, werden sich Änderungen im Zielerreichungsgrad erst mittelfristig abbilden. Die angegebene Zielsetzung umfasst 29 % der gesamten Scope 3-Treibhausgasemissionen des ÖBB Infrastrukturkonzerns im Basisjahr.

<sup>4)</sup> Der geringe Eigenversorgungsgrad 2025 ist auf einen Rückgang der Wasserkraft zurückzuführen, bedingt durch geringe Niederschläge sowie die Seewiederbefüllung auf der Baustelle Tauernmoos.

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 2031 in der Mittelfristplanung des Teilkonzerns enthalten und daher mit budgetären Mitteln hinterlegt. Die Mittelfristplanung wird jährlich evaluiert und angepasst. Über das Jahr 2031 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 ausgewählte 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 *Unterkapitel „E1-6“* in der Treibhausgasbilanz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zu finden.

Ist ein Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert.

Ziel	Reduktion der Scope 1 und Scope 2 Treibhausgasemissionen um 42 % bis 2030 und Erreichung der Klimaneutralität (Netto-Null) bis 2035	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang	Das Ziel umfasst den gleichen Konsolidierungskreis und die gesamten Scope 1- und Scope 2-Treibhausgasemissionen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns gemäß der Treibhausgasbilanz in <i>Unterkapitel „E1-6“</i> .			
Methodik	<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 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 Transition-Szenario des österreichischen Umweltbundesamtes der relevanten vor- und nachgelagerten Aspekte der Wertschöpfungskette mitbetrachtet wurden. Weitere Informationen zur Erarbeitung der klimabedingten Übergangsrisiken finden sich in <i>Unterkapitel „E1 IRO-1“</i>.</p> <p>Die gesetzten Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz sowie entsprechende Klimaschutzmaßnahmen (siehe nachfolgende Zeilen) sind die Grundlage für die Erreichung der Treibhausgas-Emissionsreduktionsziele. Konkrete Dekarbonisierungshebel und ihr geschätzter quantitativer Beitrag werden in <i>Unterkapitel „E1-1“</i> angeführt.</p> <p>Im Vergleich zum Vorjahr kam es zu folgenden Änderungen: Um weiterhin die Kohärenz des Ziels mit der Treibhausgasbilanz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns sicherzustellen, wurde ein neu identifizierter Treibstoffverbrauch in den Klimaübergangsplan mit aufgenommen und der Bezugswert geringfügig angepasst. Darüber hinaus wurde der Zielwert für das Jahr 2030 aktualisiert, da fehlende Finanzierung und Marktverfügbarkeiten die Umsetzung von geplanten Maßnahmen verzögern.</p>			
<b>Maßnahme</b>				
Umbau bestehender Ölheizanlagen	Bestehende Ölheizanlagen werden in Abhängigkeit ihres Baujahres bis 2030 auf Alternativenenergieträger umgebaut.	ca. 4.500 t CO <sub>2</sub> e	CCM/CCA 7.3.	In Umsetzung

Umbau bestehender Fossilgas-Heizanlagen	Bestehende Fossilgas-Heizanlagen werden in Abhängigkeit ihres Baujahres bis 2034 auf Alternativenenergieträger umgebaut.	ca. 14.300 t CO <sub>2</sub> e	CCM/CCA 7.3.	In Umsetzung
Umrüstung gasbetriebener Weichenheizungen	Bestehende gasbetriebene Weichen werden bis 2030 sukzessive umgerüstet und Erdgas durch elektrische Energieversorgung ersetzt.	ca. 800 t CO <sub>2</sub> e	Nicht abgedeckt	In Umsetzung
Erhöhung Anteil E-Fahrzeuge im ÖBB-Strassenfuhrpark	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. 4.800 t CO <sub>2</sub> e	CCM/CCA 6.5.	In Umsetzung
Dekarbonisierung der Instandhaltungsflotte Schiene	Dieselbetriebene Instandhaltungsfahrzeuge werden durch Fahrzeuge mit Hybridantriebstechnik getauscht (Oberleitung, Akku, Dieselgenerator als Rückfallebene). 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 <sub>2</sub> e	Nicht abgedeckt	Geplant
Dekarbonisierung der Verschubloks	Elektrohybridverschubloks (Oberleitung, Akku) ersetzen bestehende Diesel- und Elektro-Verschublokomotiven. Durch die Erneuerung der Verschubloks und den Umstieg auf alternativen Antrieb kommt es zu Effizienzgewinnen und Verringerung der Treibhausgasemissionen.	ca. 2.200 t CO <sub>2</sub> e	Nicht abgedeckt	Geplant
Dekarbonisierung der Rettungszugflotte durch Servicejets	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
Dekarbonisierung Containerstapler	2027 werden 2 dieselbetriebene Vollcontainerstapler durch neue Portalkräne ersetzt, die mit Strom betrieben werden. Weitere Pläne sind derzeit in Erarbeitung.	ca. 300 t CO <sub>2</sub> e	Nicht abgedeckt	Geplant

Ziel	Reduktion der Scope 3-Treibhausgasemissionen im Bereich des Anlagevermögens der Schieneninfrastruktur um 10 % bis 2030 bei derselben errichteten Anlagenmenge wie 2022	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschafts-tätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang	<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.</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>Die Zielsetzung umfasst 29 % der Scope 3-Treibhausgasemissionen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns im Basisjahr, 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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns 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 <i>Unterkapitel „E1-1“</i>. 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 das geplante Ausbaumengen 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 gestattete 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 <i>Unterkapitel „E1-1“</i>). 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>			In Umsetzung
Methodik				
Maßnahme				
Dekarbonisierungshebel	<p>Die Maßnahmen zu den identifizierten Hebeln im Bereich Beton, Schienen- sowie Bewehrungsstahl umfassen mehrere Einzelmaßnahmen. In einem grundlegenden Schritt werden für alle identifizierten Potenziale umfassende Marktstudien zu Verfügbarkeit und Mehrkosten durchgeführt. In weiterer Folge werden Projekte identifiziert, in denen erste Anwendungen der emissionsreduzierten Betone umgesetzt werden. Danach werden interne Vorgaben für die weiterführende Beschaffung von emissionsreduzierten Betonen in Fertigteilen sowie in der Ausführung festgelegt und umgesetzt. Darüber hinaus werden in der Beschaffung Nachhaltigkeitspotenziale und deren mögliche Umsetzung evaluiert.</p>	ca. 25.000 t CO <sub>2</sub> e	CCM/CCA 6.14.	In Umsetzung

Ziel	Steigerung des ÖBB Eigenversorgungsgrades aus erneuerbaren Energien auf 80 % im Bahnstrombereich bis 2030+	Reduktion THG-Emissionen <sup>1)</sup>	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang	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.			
Methodik	Das Ziel ist Teil der 2023 beschlossenen Energiestrategie.			
<b>Maßnahme</b>				
Ausbau PV Programm 16,7-Hz	Im Jahr 2025 wurden im Bereich der 16,7-Hz-Photovoltaikanlagen drei weitere Anlagen in Betrieb genommen. Eine davon wurde als Agri-Photovoltaikanlage umgesetzt, welche neben der Energiegewinnung als Weidefläche für Hühner und Schafe dient. Die Photovoltaikanlagen erbringen zukünftig einen Jahresenergieertrag von rd. 44 GWh. Aufgrund der Nähe zur Bahn kann der produzierte 16,7-Hertz-Bahnstrom direkt in die Oberleitung eingespeist werden. In den nächsten Jahren werden gemäß Energiestrategie kontinuierlich weitere Anlagen errichtet.	n. a.	CCM/CCA 4.1.	In Umsetzung
Ausbau Wasserkraft	Die Maßnahmen zur Erhöhung der Eigenerzeugung aus Wasserkraft betreffen den Bau des Pumpspeicherkraftwerks Tauernmoos (Inbetriebnahme 2028), Repowering Maßnahmen der Bestandsanlagen (z. B. Kraftwerke Schneiderau und Rosenbach) und die Nutzung von Restwasserpotenzialen an den Standorten durch die Errichtung von Kleinwasserkraftwerken.	n. a.	CCM/CCA 4.5. & 4.10.	In Umsetzung

<sup>1)</sup> 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 der innerbetrieblichen Energieeffizienz um 25 % bis 2030+	Reduktion THG-Emissionen <sup>1)</sup>	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang	Die innerbetriebliche Energieeffizienz ist definiert als Energiebedarf des ÖBB Infrastruktur-Konzerns bezogen auf die zurückgelegten Zugkilometer im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.			
Methodik	Das Ziel ist Teil der 2023 beschlossenen Energiestrategie.			
<b>Maßnahme</b>				
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

<sup>1)</sup> 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	Steigerung des Elektrifizierungsgrades auf 80 % bis 2030	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang	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.			
Methodik	Anpassung des Ziels im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Neubetrachtung und Verschiebung von Projekten des Rahmenplans.			
<b>Maßnahme</b>				
Mehrphasiger Elektrifizierungsplan	Die Umsetzung des mehrphasigen Elektrifizierungsplans beinhaltet u. a.: Schaffung der Voraussetzungen für alternative Antriebstechnologien (z. B. Akkutriebwagen) auf Nebenstrecken und Verschiebbereichen sowie Umsetzung weiterer Elektrifizierungsmaßnahmen auf Strecken.	n. a. (Enabler Rolle)	CCM/CCA 6.14.	In Umsetzung

Ziel	Steigerung des Dekarbonisierungsgrades (Streckenelektrifizierung und Akku) auf 85 % bis 2030	Reduktion THG-Emissionen	Wirtschaftstätigkeit EU-Taxonomie	Status
Zielumfang	Dekarbonisierte Strecken beinhalten sowohl den Anteil der streckenseitig (Elektrifizierung), aber auch fahrzeugseitig (Akkuzuinsatz) dekarbonisierten Strecken an der Gesamtlänge der betriebenen Strecken.			In Umsetzung
Methodik	Neu aufgenommenes Ziel zur Dekarbonisierung von Strecken, welches zusätzlich zur Streckenelektrifizierung die technologische Weiterentwicklung sowie infrastrukturelle Maßnahmen widerspiegelt (Betrieb von Strecken mit Akkutriebzügen). Das Ziel wurde im Berichtsjahr festgelegt.			
<b>Maßnahme</b>				
Mehrphasiger Elektrifizierungsplan	Die Umsetzung des mehrphasigen Elektrifizierungsplans beinhaltet u. a.: Schaffung der Voraussetzungen für alternative Antriebstechnologien (z. B. Akkutriebwagen) auf Nebenstrecken und Verschubbereichen sowie Umsetzung weiterer Elektrifizierungsmaßnahmen auf Strecken.	n. a. (Enabler Rolle)	CCM/CCA 6.14.	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.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit / KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
Entlang ausgewählter Streckenabschnitte wird bis Ende 2030 die Streckenbetroffenheit von flachgründigen Rutschungen von bis zu 100 km pro Jahr ermittelt	2030	800	km	2023	100,0	335,6	170,0	E1-K-2	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	110,0	281,1	194,4	E1-K-2	E1-F-1
Durchführung einer Klimarisikoplanung für alle wesentlichen Klimagefahren für nicht betriebsnotwendige Immobilien	2025	100	% an Gebäuden	2024	0,0	100	0,0	E1-K-2	E1-F-2
Erstellung eines Maßnahmenplans für 100 % der exponierten nicht betriebsnotwendigen Immobilien für wesentliche Klimarisiken	2030	100	% an Gebäuden	2025	0,0	0,0	n.a.	E1-K-2	E1-F-2
100 % der nicht betriebsnotwendigen Gebäude sind klimaresilient <sup>1)</sup>	2050	100	% an Gebäuden	2025	0,0	0,0	n.a.	E1-K-2	E1-F-3
Maßnahmen zum Hochwasserschutz <sup>2)</sup> werden bei 9 exponierten Tunnelbauwerken (gem. Prioritätenliste) bis 2027 umgesetzt	2027	9	Anzahl Tunnel	2025	0	0	n.a.	E1-K-2	E1-F-3
Anteil der Projekte mit durchgeführter Analyse zu Klimarisiken in Infrastrukturentwicklungen von Neu- und Ausbauprojekten	2030	100	% an Projekten	2025	0,0	0,0	n.a.	E1-K-2	E1-F-2

<sup>1)</sup> Die Gebäude halten den im Zeitpunkt der Maßnahmenplanung abschätzbaren Folgen des Klimawandels stand und sind an veränderte Klimabedingungen angepasst.

<sup>2)</sup> Z. B. Portalschotts, Aufrüstung der Pumpanlagen etc.

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

Ist ein Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert.

<b>Ziel</b>	Entlang ausgewählter Streckenabschnitte wird bis Ende 2030 die Streckenbetroffenheit von flachgründigen Rutschungen von bis zu 100 km pro Jahr ermittelt	Status
Zielumfang	Die Ermittlung der Streckenbetroffenheit bezieht sich grundsätzlich auf das gesamte Streckennetz. Der primäre Fokus liegt allerdings im Kernnetz.	In Umsetzung
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	
<b>Maßnahme</b>		
Ermittlung Streckenbetroffenheit	Die Ermittlung der Streckenbetroffenheit von flachgründigen Rutschungen soll die Beeinträchtigung der Bahn durch diese Naturgefahr bestmöglich eruieren. Dadurch können gegebenenfalls präventiv Maßnahmen für Sicherheit und Streckenverfügbarkeit gesetzt werden.	In Umsetzung
<b>Ziel</b>		
<b>Ziel</b>	Bewirtschaftung von bis zu 90 km Bahnbegleitwald pro Jahr zur Reduktion von Störungen durch Baumwürfe und -brüche bis Ende 2030	Status
Zielumfang	Die Bewirtschaftung des Bahnbegleitwaldes erstreckt sich auf das gesamte Streckennetz.	In Umsetzung
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	
<b>Maßnahme</b>		
Präventive Baumentfernung	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.	In Umsetzung
<b>Ziel</b>		
<b>Ziel</b>	Durchführung einer Klimarisikoanalyse für alle wesentlichen Klimagefahren für nicht betriebsnotwendige Immobilien	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf alle nicht betriebsnotwendigen Immobilien. Die Analyse wurde für wesentliche Klimagefahren anhand der Klimaszenarien, welche in <i>Unterkapitel „E1 IRO 1“</i> beschrieben werden, mit Expert:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.	In Umsetzung
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert. Im Jahr 2025 wurde die Einheit des Zielniveaus auf Prozent (Vergleich 2024: Anzahl der Gebäude) geändert, da sich das Immobilienportfolio laufend aufgrund von Abbrüchen, Verkäufen etc. ändert.	
<b>Maßnahme</b>		
Durchführung Klimarisikoanalyse	Durchführung der Klimarisikoanalyse für nicht betriebsnotwendige Immobilien für wesentliche Klimagefahren	In Umsetzung
<b>Ziel</b>		
<b>Ziel</b>	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.	In Umsetzung
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	
<b>Maßnahme</b>		
Erarbeitung eines Maßnahmenplans	Erarbeitung eines Maßnahmenplans für 100 % der exponierten, nicht betriebsnotwendigen Immobilien	In Umsetzung

<b>Ziel</b>	100 % der nicht betriebsnotwendigen Gebäude sind klimaresilient <sup>*)</sup>	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.	In Umsetzung
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Erarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert.	
<b>Maßnahme</b>		
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.		
<b>Ziel</b>	Maßnahmen zum Hochwasserschutz werden bei 9 exponierten Tunnelbauwerken (gem. Prioritätenliste) bis 2027 umgesetzt.	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf neun der wichtigsten Tunnelbauwerke des ÖBB-Schieneinfrastrukturnetzes.	In Umsetzung
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Überarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert. Das Ziel wurde im Berichtsjahr festgelegt.	
<b>Maßnahme</b>		
Hochwasserschutz	Implementierung von Hochwasserschutz zum Beispiel durch mobile Portalschotts oder durch Nachrüstungen bei Pumpanlagen	In Umsetzung
<b>Ziel</b>	Anteil der Projekte mit durchgeführter Analyse zu Klimarisiken in Infrastrukturentwicklungen von Neu- und Ausbaurvorhaben	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf Projekte in Infrastrukturentwicklungen von Neu- und Ausbaurvorhaben.	In Umsetzung
Methodik	Das Ziel wurde von internen Fachexpert:innen im Zuge der Überarbeitung der #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie definiert. Das Ziel wurde im Berichtsjahr festgelegt.	
<b>Maßnahme</b>		
Klimarisikoanalyse bei Neu- und Ausbaurvorhaben	Durchführung von Klimarisikoanalysen bei Infrastrukturentwicklungen von Neu- und Ausbaurvorhaben	In Umsetzung

**E1-5 Energieverbrauch und Energiemix**

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern benötigt zur Versorgung der Züge (Bereitstellung der Infrastruktur) sowie auch der Gebäude und 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.

<b>Energieverbrauch</b> in MWh	Energieträger	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	Hüttenkoks	0,0	75,6	-75,6	-100 %
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	Heizöl	9.344,6	10.435,6	-1.091,0	-10 %
	Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge, Sonstige) <sup>1)</sup>	72.830,5	64.730,3	8.100,1	13 %
	<b>Summe</b>	<b>82.175,0</b>	<b>75.165,9</b>	<b>7.009,2</b>	<b>9 %</b>
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	Erdgas	58.945,3	60.995,4	-2.050,1	-3 %
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	Flüssiggas	256,5	318,1	-61,6	-19 %
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	Fernwärme und Fernkälte <sup>2)</sup>	53.571,8	52.098,8	1.472,9	3 %
<b>Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen</b>		<b>194.948,6</b>	<b>188.653,8</b>	<b>6.294,7</b>	<b>3 %</b>
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse	Holzpellets	4.716,8	1.798,3	2.918,5	162 %
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	Bahnstrom	12.158,7	8.311,4	3.847,4	46 %
	Drehstrom	229.008,6	231.567,9	-2.559,3	-1 %
	<b>Summe</b>	<b>241.167,3</b>	<b>239.879,3</b>	<b>1.288,0</b>	<b>1 %</b>
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	Bahnstrom <sup>3)</sup>	12.707,6	15.581,9	-2.874,3	-18 %
	Drehstrom	9.695,1	6.565,9	3.129,2	48 %
<b>Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen</b>		<b>268.286,8</b>	<b>263.825,4</b>	<b>4.461,4</b>	<b>2 %</b>
<b>Gesamtenergieverbrauch</b>		<b>463.235,4</b>	<b>452.479,3</b>	<b>10.756,1</b>	<b>2 %</b>
<i>Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch [%]</i>		<i>42,1 %</i>	<i>41,7 %</i>		
<i>Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch [%]</i>		<i>57,9 %</i>	<i>58,3 %</i>		

<sup>1)</sup> Im Geschäftsjahr 2025 wurde der Dieserverbrauch der Containerstapler erstmalig zum Treibstoffverbrauch hinzugefügt. Im Vorjahreswert ist dieser Verbrauch nicht enthalten (Vj: 3.534,7 MWh).

<sup>2)</sup> Der Fernwärme- / Fernkältebezug 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.

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

<b>Eigenerzeugung</b> in MWh	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
<b>Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen<sup>1)</sup></b>	<b>1.098.522,0</b>	<b>1.291.742,1</b>	<b>-193.220,0</b>	<b>-15 %</b>

<sup>1)</sup> 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, da diese Unternehmen nicht zum Konsolidierungskreis des ÖBB Infrastruktur-Konzerns gehören.

**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.

<b>Energieintensität pro Nettoumsatzerlös in klimaintensiven Sektoren<sup>*)</sup></b>	2025	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (MWh / Mio. Euro)	362,2	366,0

<sup>\*)</sup> 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 459.563,8 MWh (Vj: 450.302,3 MWh). Die Nettoumsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (rd. 1.269 Mio. EUR, Vj: rd. 1.230 Mio. EUR) unterscheiden sich nur geringfügig von den Gesamtnettoumsatzerlösen des Abschlusses des ÖBB Infrastruktur-Konzerns (rd. 1.270 Mio. EUR, Vj: rd. 1.232 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 *Unterkapitel „E1-2“* zu finden.

Die Einteilung von Treibhausgasemissionen in Scopes basiert auf dem „Greenhouse Gas Protocol“ (GHG 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 <sub>2</sub> e]	2025	2024	Veränderung Vorjahr in %	THG-Emissionsreduktionsziel		
				Basisjahr 2022	Ziel 2030	Zielerreichungs- grad 2025 (Veränderung zum Basisjahr)
<b>Scope 1<sup>1)</sup></b>						
Erdgas	11.836,2	12.226,5	-3 %			
Feste und flüssige Brennstoffe	2.594,0	2.929,7	-11 %			
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge, Sonstige) <sup>2)</sup>	18.498,9	16.543,1	12 %			
Kältemittel & SF6	415,1	977,8	-58 %			
<b>Summe Scope 1</b>	<b>33.344,2</b>	<b>32.677,2</b>	<b>2 %</b>	<b>39.337,9</b>	<b>17.800,0</b>	<b>-15,2 %</b>
<b>Scope 2</b>						
Bahnstrom	0,0	1,5	-100 %			
Drehstrom	31,0	71,2	-56 %			
Fernwärme und Fernkälte	6.439,3	6.860,7	-6 %			
<b>Summe Scope 2 marktbezogen</b>	<b>6.470,4</b>	<b>6.933,4</b>	<b>-7 %</b>	<b>6.424,4</b>	<b>8.700,0<sup>3)</sup></b>	<b>0,7 %</b>
<b>Summe Scope 2 standortbezogen</b>	<b>38.884,8</b>	<b>51.798,4</b>	<b>-25 %</b>			
<b>Scope 3</b>						
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen	21.633,0	22.899,8	-6 %	13.752,3		
2. Investitionsgüter	670.241,6	756.646,0	-11 %	616.022,5		
2.a Investitionsgüter Schieneninfrastruktur <sup>4)</sup>	335.938,6	375.173,0	-10 %	323.934,3	-10,0 %	0,0 %
3. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie <sup>2)</sup>	13.421,4	13.931,2	-4 %	16.614,1		
4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb	28.795,6	32.698,8	-12 %	25.454,8		
5. Abfallaufkommen in Betrieben	62.399,9	58.385,0	7 %	60.409,0		
6. Geschäftsreisen	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich				
7. Pendelnde Arbeitnehmer:innen <sup>5)</sup>	12.442,7	13.456,2	-8 %	13.683,9		
8. Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich				
9. Nachgelagerter Transport	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich				
10. Verarbeitung verkaufter Produkte	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich				
11. Verwendung verkaufter Produkte	102.698,9	103.821,8	-1 %	110.513,5		
12. Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich				
13. Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	11.536,6	11.848,0	-3 %	12.521,1		
14. Franchises	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich				
15. Investitionen	149.587,4	99.414,5	50 %	74.770,4		
<b>Summe Scope 3</b>	<b>1.072.757,0</b>	<b>1.113.101,4</b>	<b>-4 %</b>	<b>943.741,6</b>		
<b>Gesamtemissionen marktbezogen</b>	<b>1.112.571,6</b>	<b>1.152.712,0</b>	<b>-3 %</b>	<b>989.503,9</b>		
<b>Gesamtemissionen standortbezogen</b>	<b>1.144.986,0</b>	<b>1.197.576,9</b>	<b>-4 %</b>			

<sup>1)</sup> Der ÖBB Infrastruktur-Konzern ist nicht von regulierten Emissionshandelssystemen (EU EHS) betroffen.

<sup>2)</sup> Im Geschäftsjahr 2025 wurde der Dieselverbrauch der Containerstapler erstmalig zum Treibstoffverbrauch hinzugefügt. Im Vorjahreswert ist dieser Verbrauch nicht enthalten (Vj: 903,4 t CO<sub>2</sub>e).

<sup>3)</sup> Die Treibhausgasemissionen des Fernwärmeverbrauchs werden 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.

<sup>4)</sup> Beinhaltet die Investitionstätigkeiten in Schieneninfrastruktur, welche durch die Scope 3-Zielsetzung aus *Unterkapitel „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 *Unterkapitel „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.

<sup>5)</sup> 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 25,5 t CO<sub>2</sub>e (Vj: 10,8 t CO<sub>2</sub>e). Für Scope 2 wird der Anteil an Biomasse oder an biogenem CO<sub>2</sub> nicht getrennt angegeben.

Für die Berechnung verwendete Emissionsfaktoren entsprechen den jeweils aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts (Stand 2024). 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 wurden zusätzliche Treibstoffverbräuche identifiziert, diese wurden für das Geschäftsjahr 2025 in die Berechnungen mit aufgenommen. Es kommt daher zu einer geringfügigen Auswirkung auf die jährliche Vergleichbarkeit der Scope 1-Emissionen.

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 „E1 IRO-1“* genauer nachgelesen werden. Aufgrund dieser starken Abhängigkeit wurden auch die sektorspezifischen Übergangspfade der relevanten Industrien gemäß SBTi berücksichtigt.

Die Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, 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 2025 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 <sup>1)</sup>
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen <sup>2)</sup>	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 bestimmt 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 <sub>2</sub> 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, wie in <i>Unterkapitel „E5-4“</i> beschrieben, erhoben. Diese wurden für die Schieneninfrastruktur mit den THG-Emissionswerten aus dem SCHIG-Bericht <sup>33</sup> 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 bestimmt 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]

<sup>33</sup> [https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216\\_BER\\_THG-Emissionen\\_Bau\\_v0.pdf](https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216_BER_THG-Emissionen_Bau_v0.pdf).

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 darauf, dass viele Dienstreisen durch die Bahn umsetzbar sind – auch aufgrund der grundsätzlichen Wirtschaftstätigkeit der Infrastruktur innerhalb Österreichs.	Nicht wesentlich	
7. Pendelnde Arbeitnehmer:innen <sup>3)</sup>	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, 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. 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	

15. Investitionen	<p>Die Kategorie wurde als wesentliche Kategorie identifiziert und 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 beim Bauvorhaben des Brenner-Basistunnels aktuell keine Umsätze erwirtschaftet werden, weil es sich um ein Bauvorhaben handelt, wird über die gemäß GHG Protocol zulässige Berechnungsmethode, welche auf Umsätzen basiert, 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-Konzerns<sup>34</sup> 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]
-------------------	--	------------	------------

<sup>1)</sup> [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.

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

<sup>3)</sup> Gekennzeichnete Scope 3 Treibhausgasemissionskategorie ist auf freiwilliger Basis berichtet, da es sich um keine signifikante Scope 3 Kategorie handelt.

Über alle Scope 3-Treibhausgaskategorien hinweg beträgt der Anteil der Aktivitäts- bzw. Primärdaten basierten Bewertung im Berichtsjahr 60 %. (Vj: 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 dargestellt. Die zur Berechnung verwendeten Nettoumsatzerlöse entsprechen jenen des Abschlusses des ÖBB Infrastruktur-Konzerns (Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2025).

Treibhausgasintensität pro Nettoumsatzerlös	2025	2024
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoumsatzerlös (t CO <sub>2</sub> e / Mio. Euro)	901,9	972,4
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoumsatzerlös (t CO <sub>2</sub> e / Mio. Euro)	876,3	936,0

<sup>34</sup> <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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>e-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 CO<sub>2</sub>e-Kompensationsprojekte außerhalb der Wertschöpfungskette für die vorgelagerten CO<sub>2</sub>e-Emissionen (Scope 3-Emissionen) finanziert werden. Diese machen den überwiegenden Teil der unten angeführten gelöschten CO<sub>2</sub>-Zertifikate aus. Hierbei handelt es sich u. a. um Solar- und Windkraftprojekte in verschiedenen Ländern Afrikas.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die im Berichtsjahr gelöschten CO<sub>2</sub>-Zertifikate. Von den 919,4 t CO<sub>2</sub>e-Emissionen, die im Jahr 2025 (Vj: 1.783 t CO<sub>2</sub>e) gelöscht wurden, entsprechen rd. 98 % dem anerkannten Qualitätsstandard VCS (Verified Carbon-Standard) und rd. 2 % dem Gold-Standard. Die Menge an gelöschten CO<sub>2</sub>-Zertifikaten basiert generell auf vertraglich festgelegten Planmengen. Basierend auf den Planwerten kann für 2026 aus derzeitiger Sicht eine Gesamtmenge von rd. 900 t CO<sub>2</sub>e an CO<sub>2</sub>-Zertifikaten außerhalb der Wertschöpfungskette angenommen werden. Die unten angeführten CO<sub>2</sub>-Zertifikate werden getrennt von den Treibhausgasemissionen und den Treibhausgas-Emissionsreduktionszielen des Unternehmens verwendet.

Im Berichtsjahr gelöschte CO <sub>2</sub> -Zertifikate	2025	2024
<b>Gesamt (t CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>919,4</b>	<b>1.783,0</b>
<i>Anteil von Reduktionsprojekten (in %)</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>Anerkannter Qualitätsstandard: VCS (in %)</i>	<i>97,9</i>	<i>100</i>
<i>Anerkannter Qualitätsstandard: Gold Standard (in %)</i>	<i>2,1</i>	<i>0,0</i>
<i>Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<i>Anteil von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten, die als entsprechende Anpassung gelten (in %)</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>

**E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme**

**E4 Übersicht**

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

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1)2)</sup>	Art der Auswirkung bzw. Risiko/Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
<b>Unterthema:</b> Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts				
E4-A-1	Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie damit verbundener Anlagen <sup>3)</sup>	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
<b>Unterthema:</b> 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, Elektroktion, 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

Unterthema: Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand der Ökosysteme				
	Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende temporäre oder dauerhafte	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
E4-A-1	Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie damit verbundener Anlagen <sup>3)</sup>			

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

<sup>2)</sup> Es gibt es keine Änderungen bei den bestehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

<sup>3)</sup> 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 Ökosystemen durchgeführt. Für die Bewertung wurde der LEAP (Locate, Evaluate, Assess, Prepare)-Ansatz <sup>35</sup> 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. Es wurden keine wesentlichen negativen Auswirkungen für betroffene Gemeinschaften in Bezug auf spezifische Standorte sowie Ökosystemdienstleistungen festgestellt.

Im ersten Schritt wurden 2024 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 wesentlichen 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 *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 grundlegende 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 in Bezug auf biologischer Vielfalt und Ökosysteme ermittelt wurde, welches das Geschäftsmodell sowie die Strategie des ÖBB Infrastruktur-Konzerns wesentlich beeinträchtigt.

<sup>35</sup> Der LEAP-Ansatz ist eine 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.

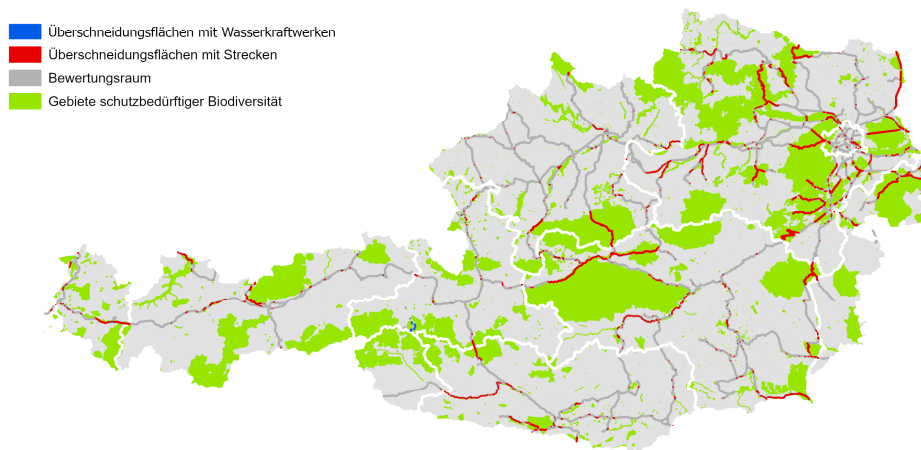
Die beiden oben genannten Standortkategorien – das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke – überschneiden sich teilweise mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität<sup>36</sup> (siehe Abbildung). In Österreich sind gemäß der in der Bundesverfassung festgelegten kompetenzrechtlichen Aufteilung die einzelnen Bundesländer für die Umsetzung und Einhaltung von Arten- und Naturschutzrecht zuständig. Diese vollziehen die Landesnaturschutzgesetze sowie die zugehörigen Verordnungen und überwachen den ökologischen Zustand der Gebiete. Durch Bautätigkeiten werden projektspezifisch Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität beeinflusst. Alle Baumaßnahmen werden unter Berücksichtigung relevanter Schutzgüter und im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant. Die zuständigen Behörden prüfen dies im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Gutachten und Bescheidaufgaben stellen sicher, dass alle diesbezüglichen Vorgaben eingehalten werden. Bei UVP-pflichtigen Vorhaben werden zusätzlich weitere Maßnahmen umgesetzt, wie die Installation einer Umweltbaubegleitung und Maßnahmenmonitoring. 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<sup>37</sup> 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 - 2025**



Mit einem Streifen von 300 m links und rechts der Strecke, sowie 300 m um Grundstücke mit Wasserkraftwerken als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 42.043,4 ha



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

<sup>36</sup> Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität umfassen Natura-2000-Gebiete, UNESCO-Weltnaturerbestätten, Biodiversitäts-Schwerpunktgebiete (sog. „Key Biodiversity Areas“), Smaragd- sowie IUCN-Schutzgebiete Kategorie I-IV.

<sup>37</sup> Aufgrund eines Anzeigefehlers wurden in der Grafik im Vorjahresbericht alle Wasserkraftwerke und nicht nur jene mit Überschneidung mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität dargestellt. Dies wurde im vorliegenden Bericht korrigiert.

**Kraftwerke des ÖBB Infrastruktur-Konzerns inkl. Speicherseen mit Überschneidung mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität**

	Adresse
Kraftwerk Spullersee mit Speicher Spullersee	Arlbergstraße 125, 6752 Dalaas
Kraftwerke Schneiderau mit Speicher Enzingerboden	Stubach 131, 5723 Uttendorf
Kraftwerk Enzingerboden mit Speicher Tauernmoossee, Weißsee, Salzplattensee und Amersee	Stubach 104, 5723 Uttendorf

Diese wesentlichen Standorte – das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke – des ÖBB Infrastruktur-Konzerns überschneiden sich mit einer Gesamtfläche von 42.043 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 in *Unterkapitel „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 <sup>1) 2) 3)</sup>	<p>Die #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele u. a. im Umweltbereich und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende. Für Themen der Biodiversität sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wir leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Status und Trends bei Arten und Lebensräumen.</li> <li>– Wir tragen zum Schutz und zur Vernetzung ökologisch wertvoller Lebensräume bei</li> <li>– Wir wirken bei der Wiederherstellung für Biodiversität besonders wichtiger Ökosysteme mit.</li> <li>– Wir setzen uns für eine effiziente Flächeninanspruchnahme und eine Reduktion der Fragmentierung ein.</li> <li>– Wir stärken das Bewusstsein unserer Mitarbeiter:innen durch Schulungs- und Weiterbildungsangebote und führen Initiativen im Bereich der Biodiversität durch.</li> <li>– Wir unterstützen Forschungsprojekte zur Verbesserung der Biodiversität.</li> </ul>

<sup>1)</sup> Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.  
<sup>2)</sup> Strategie und enthaltene Stoßrichtungen beziehen sich auf die Einflussfaktoren Landnutzungsänderungen und invasive gebietsfremde Arten.  
<sup>3)</sup> 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 2025	Wert 2024	Abhilfemaßnahmen-hierarchie <sup>1)</sup>	Kon-zepte	Wesent-liche IRO <sup>2)</sup>
Errichtung von Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz	2035	2	Anzahl	2024	0	0	0	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-4 E4-A-5
Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen	2030	1.000,0	km	2018	0,0	797,8	752,7	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-4
Schaffung von neuen Biodiversitätsinseln	2030	30	Anzahl	2025	5	5	n.a.	[2] [3]	E4-K-1	E4-A-1 E4-A-2
Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz (Schiene)	2030	238,7	m <sup>2</sup> /1.000 Zugkm	2023	276,4	263,2	268,7	[2]	E4-K-1	E4-A-1
Abbruch von leer stehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftliche oder technische Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung	2030	90	Anzahl	2025	65	65	n.a.	[3]	E4-K-1	E4-A-1

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

<sup>2)</sup> 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.

Ist ein Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert.

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 von zwei Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz bis 2035	Status
Zielumfang	Das Ziel umfasst zwei Bereiche im ÖBB-Streckennetz, bei denen aufgrund einer (zumindest) frequenzbasierten Barrierewirkung ab vsl. 2035 eine Wildtierquerungshilfe notwendig ist, um eine verkehrsübergreifende Durchgängigkeit der Wildtierkorridore am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFINAG zu erzielen. Nach 2035 werden weitere Möglichkeiten für Wildtierquerungshilfen evaluiert.	In Umsetzung
Methodik	Identifikation und Priorisierung der Standorte für die Wildtierquerungshilfen erfolgt in Abstimmung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG. Aufgrund finanzieller Einsparungen wurde dieses Ziel im Vergleich zum Vorjahr von drei auf zwei Wildtierquerungshilfen angepasst.	
Maßnahmen		
Planung von Wildtierquerungshilfen	In der Planung werden die Standorte festgelegt sowie Spezifikationen und Begleitmaßnahmen für die Querungshilfen definiert.	In Umsetzung
Errichtung von Wildtierquerungshilfen	Errichtung der Querungshilfen beziehungsweise Aufwertung von Bestandsobjekten im Zuge von Sanierungsarbeiten zur Sicherstellung und Herstellung der verkehrsträgerübergreifenden Durchgängigkeit von Wildtierkorridoren.	Geplant

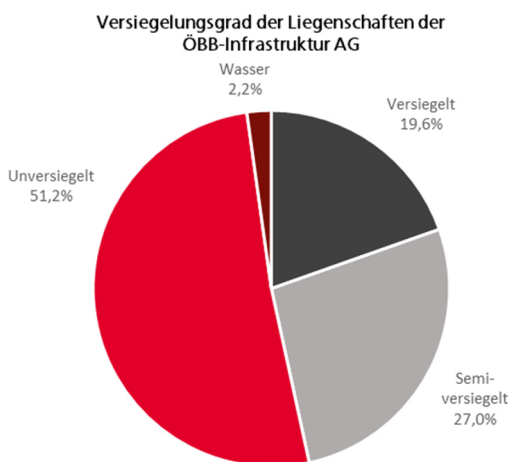
Ziel	Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen von 1.000 km bis 2030	Status
Zielumfang	Ausbau von Vogelschutzmaßnahmen im Zuge von Neubau oder Instandhaltungen bei Oberleitungen der ÖBB-Infrastruktur AG.	
Methodik	Das Ziel soll in den aus vogelschutzfachlicher Sicht relevanten Abschnitten das Elektroaktionsrisiko 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
<b>Maßnahme</b>		
Errichtung der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen	Die Vogelschutzmaßnahmen werden sowohl im bestehenden Netz als auch bei neuen oder umgebauten Oberleitungsanlagen installiert, wodurch Kurzschlüsse und infolgedessen tödliche Stromschläge bei Tieren verhindert werden.	In Umsetzung
LIFE Danube Free Sky – Vogelschutzprojekt	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 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
<b>Maßnahme</b>		
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 auf 238,7 m <sup>2</sup> / 1.000 Zugkilometer bis 2030	Status
Zielumfang	Die Verkehrsflächeneffizienz (m <sup>2</sup> 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 die verstärkte Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen, Neu- und Ausbauprojekten. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
Prozessoptimierung Umsetzung Rahmenplan	Prozessoptimierung zur planmäßigen Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekten zur Erreichung der Kapazitätsziele.	In Umsetzung
Flächensparender Neu- und Ausbau	Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen, Neu- und Ausbauprojekten	Geplant
Ziel	Abbruch von 90 leer stehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftliche oder technische Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung bis 2030	Status
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
<b>Maßnahme</b>		
Durchführung von Abbrüchen	Planung, Koordinierung und Durchführung von Abbrüchen gemäß Vorgaben aus Planungsprämissen.	Geplant

Sonstige Maßnahmen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme		Status	Wesentliche IRO
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

**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.

2024 beauftragte die ÖBB-Infrastruktur AG das Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung der Universität für Bodenkultur Wien mit der Aktualisierung der ÖBB Potenzialflächenanalyse von 2021. Ziel war ein aktueller Überblick über die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen. Aufgrund der Verfügbarkeit neuer Datensätze konnte die Analyse detaillierter erfolgen.<sup>38</sup> Die Flächenbilanz zeigt, dass der ÖBB Infrastruktur-Konzern mehr unversiegelte Wald- und Wiesenflächen als versiegelte Verkehrsflächen besitzt. Die Aktualisierung der Flächenbilanz erfolgt bedarfsorientiert in mehrjährigen Abständen.



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

Quelle: Schauppenlehner, T., Baumgartinger-Seiringer, M., Bittner, K.: ÖBB Potenzialflächen-Aktualisierung der Landbedeckung 2024, Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, BOKU University, Wien 2024.

<sup>38</sup> 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.

Die Flächeninanspruchnahme wurde als wesentliche Auswirkung auf den Biodiversitätsverlust sowie den Umfang und Zustand von Ökosystemen erkannt. Damit einher geht eine temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderung aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie der damit verbundenen Anlagen.

Flächenbilanz des ÖBB Infrastruktur-Konzerns <sup>1)</sup> in km <sup>2</sup>	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Gesamtfläche	190,8	190,8	0,0	0 %
Verwaltete Nettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstationen)	8,3	8,5	-0,2	-2 %
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,5	2,6	-0,1	-4 %
Sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	6,5	6,7	-0,2	-3 %
Park & Ride-Anlagen	1,4	1,3	0,1	8 %

<sup>1)</sup> Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit Auswirkung E4-A-1.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Um negative Umweltauswirkungen zu minimieren, wird mittels Grünerkennung nur tatsächlich vorhandener Pflanzenbewuchs behandelt. Zudem wird an nichtchemischen Verfahren zur Vegetationskontrolle geforscht.

Kennzahlen im Hinblick auf chemische Vegetationskontrolle <sup>1)</sup>	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Menge an eingesetzten Wirkstoffen pro Jahr in kg <sup>2)</sup>	7.113,0	1.288,0	5.825,0	452 %
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer	9.155,0	8.020,0	1.135,0	14 %
Auf Vegetation kontrollierte Flächen in ha	6.277,0	5.496,0	781,0	14 %
Behandelter Anteil der kontrollierten Flächen in %	31,0	30,0	1,0	3 %

<sup>1)</sup> Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit Auswirkung E4-A-2.

<sup>2)</sup> 2025 wurde der neue Wirkstoff Pelargonsäure eingesetzt. Dieser zeichnet sich durch eine sehr rasche biologische Abbaubarkeit aus. Durch die reine Kontaktwirkung auf die Pflanzen sind wesentlich höhere Aufwandsmengen im Vergleich zu systemischen Herbiziden für die Behandlung erforderlich.

## E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

### E5 Übersicht

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

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1) 2)</sup>	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
<b>Unterthema: Ressourcenzuflüsse inklusive Ressourcennutzung</b>				
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	
<b>Unterthema: Abfälle</b>				
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

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

<sup>2)</sup> Es gibt keine Änderungen bei den bestehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen 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 im *Unterkapitel „ESRS 2 IRO-1“* näher beschrieben. Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden 2024 im Zuge der internen Erhebung anhand der Tätigkeiten der jeweiligen Bereiche ermittelt und die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt.

2024 wurden Stakeholder:innen-Interviews im Zuge der Durchführung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Hierbei wurden Interessen von betroffenen Gemeinschaften im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft durch unterschiedliche Stakeholder:innengruppen berücksichtigt.

**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 eine entscheidende Rolle.

Nr.	Konzept	Beschreibung
E5-K-1	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie <sup>7)</sup>	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele u. a. im Umweltbereich und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende. Für Themen der Kreislaufwirtschaft sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert: – Wir optimieren den Ressourceneinsatz, die Ressourcenproduktivität und ermöglichen dadurch eine Reduktion des CO <sub>2</sub> -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 CO <sub>2</sub> -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]

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

Die übergeordnete Strategie des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, die #INFRA.Mobilitätswende (siehe *Unterkapitel „ESRS 2 SBM-1“*), ist auch für die Strategien im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft relevant. Dabei wurden sowohl Entwicklungen im Bereich Kreislaufwirtschaft auf nationaler Ebene, wie beispielsweise die Kreislaufwirtschaftsstrategie Österreich<sup>39</sup>, sowie auf internationaler Ebene für die Entwicklung der Stoßrichtungen berücksichtigt. Darüber hinaus wurde das „Categorisation System for circular economy“<sup>40</sup> als Leitfaden angewandt, um im Zusammenhang mit den zuvor erlangten Ergebnissen die Hebel der Kreislaufwirtschaft zu identifizieren. Darauf basierend wurden für den ÖBB Infrastruktur-Konzern die Stoßrichtungen in obenstehender Tabelle abgeleitet.

<sup>39</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/abfall/Kreislaufwirtschaft/strategie.html](https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/Kreislaufwirtschaft/strategie.html).

<sup>40</sup> [https://circulareconomy.europa.eu/platform/sites/default/files/categorisation\\_system\\_for\\_the\\_ce.pdf](https://circulareconomy.europa.eu/platform/sites/default/files/categorisation_system_for_the_ce.pdf).




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 möglich – vermehrt sekundäre Rohstoffe 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.

Nachhaltige Beschaffung ist ein weiterer wesentlicher Baustein in der Förderung der Kreislaufwirtschaft für den ÖBB Infrastruktur-Konzern. 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 der ÖBB Infrastruktur-Konzern mit seinen Wirtschaftstätigkeiten und den oben beschriebenen Beiträgen, vor allem zu den sogenannten 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 den Recyclingmethoden aus dem Abfallwirtschaftsgesetz<sup>41</sup> 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. 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.

---

<sup>41</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20002086>.

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

\*Zuteilung in Anlehnung an die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie

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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns 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 in *Unterkapitel „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 Interessenträger: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 im ÖBB Infrastruktur-Konzern. 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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns und ist ganz rechts in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit / KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
Anwendung von Kreislaufwirtschaftskriterien bei Ausschreibungen im Lead-Buyer-Segment Infrastruktur bei relevanten <sup>1)</sup> Warengruppen bis 2035	2035	90	%	2024	31,0	36,4	31,0	E5-K-1	E5-A-1
Bis 2028 sollen alle Neu- und Ausbauprojekte im Zuge der projektspezifischen Umweltbewertung hinsichtlich einer Verwertung von Betonabbruch vor Ort unter technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Vorgaben untersucht werden, um eine Verwertung im Bauvorhaben sicherzustellen	2028	100	%	2026	n.a.	n.a.	n.a.	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Ab 2035 wird bei 100 % der Projekte, bei denen eine positive Nachhaltigkeitsbeurteilung zur Verwertung von Betonabbruch im eigenen Bauvorhaben vorliegt (Ergebnis der vorangehenden Zielsetzung), eine Umsetzung angestrebt <sup>2)</sup>	2035	100	%	2028	n.a.	n.a.	n.a.	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Gesteigerte Rückgewinnung von Gleisschotter durch Gleisbaumaschinen (Schotterbettreinigung) bis 2040	2040	+15	%	2013-2023 (Durchschnitt)	200kt	146,4kt	199,1kt	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	4.620 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	28.854 Stk	24.621 Stk	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von gebrauchten Schienen in zulässigen Gleisrängen bis 2030	2030	+10	%	2018-2023 (Durchschnitt)	52.000 m	46.337,3m	49.197,0 m	E5-K-1	E5-A-1 E5-F-1
Ausweitung der Anwendung von Dosieranlagen auf alle Anwendungen in der Unterhaltsreinigung zur Reduktion des Produktverbrauchs bis Ende 2026	2026	80,0	%	2024	0,0	19,8	0,0	E5-K-1	- <sup>4)</sup>

Schließung von Produktkreisläufen durch Förderung von Rücknahmekonzepten in der Beschaffung von Reinigungsmaschinen, wo umsetzbar bis Ende 2026	2026	80,0	%	2023	0,0	100	0,0	E5-K-1	- <sup>4)</sup>
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	0,0	85,7	83,3	E5-K-1	- <sup>4)</sup>
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. <sup>3)</sup>	2035	90,0	%	2024	38,5	60,0	38,5	E5-K-1	E5-A-2
Ab 2028 werden bei 50 % der größeren Renovierungen (lt. ÖIB) bei nicht betriebsnotwendigen Gebäuden recycelte oder wiederverwendbare Materialien eingesetzt.	2028	50,0	%	2026	n.a.	n.a.	n.a.	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	50,0	%	2024	32,5	86,8	32,5	E5-K-1	E5-A-2

<sup>1)</sup> Relevante Warengruppen beziehen sich auf jene Warengruppen, die im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse für den Bericht 2024 als wesentlich identifiziert wurden und Lieferleistungen enthalten. Für genauere Informationen dazu sei auf das *Unterkapitel „E5-4“* sowie die Detailbeschreibung des Zielumfangs verwiesen.

<sup>2)</sup> Die Umsetzung erfolgt durch eine Beauftragung der Aufbereitung und der Verwertung im Sinne eines Einbaus im selben Bauvorhaben. Dadurch werden Primärmateriallagerstätten verschont und Emissionen von Treibhausgasen, Staub und Schall reduziert.

<sup>3)</sup> Bei jenen Zielen, die in dieser Darstellung mit Fußnote <sup>3)</sup> 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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns im Rahmen der Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich.

<sup>4)</sup> Bei jenen Zielen, die in dieser Darstellung mit der Fußnote <sup>4)</sup> markiert sind, handelt es sich um Ziele, die in keinem direkten Zusammenhang mit einem Ergebnis der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse stehen, welche aber dennoch durch den ÖBB Infrastruktur-Konzern 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 Interessenträger:innen erfolgt über die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen.

Für die Kreislaufwirtschaftsperspektive des zirkulären Produktdesigns liegt eine indirekte Beeinflussung durch die dementsprechenden Weichenstellungen in der Beschaffung vor und damit bestehen Anreize auf den Markt. Dies ist dadurch gegeben, dass der ÖBB Infrastruktur-Konzern, im Rahmen der vergaberechtlichen Vorgaben, Ausschreibungskriterien anwendet, welche die Kreislaufwirtschaft forcieren (z. B. nachhaltige Planung oder Rückgabekonzepte). Eine ähnliche Lage stellt sich bei dem Beitrag zur Beschaffung und Nutzung erneuerbarer Ressourcen nach dem Kaskadenprinzip dar. Aufgrund der Untersuchung der wesentlichen Materialzuflüsse des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, welche genauer in *Unterkapitel „E5-4“* beschrieben wird, wurden für diese Perspektive lediglich die Holzschwellen als relevant identifiziert. Aufgrund der technischen Spezifikationen der Schwellen innerhalb der unternehmerischen Wertschöpfung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns 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. Die Materialien aus erneuerbaren Ressourcen spielen in der Gesamtmassenbilanz eine untergeordnete Rolle. Die Zielsetzungen wurden gemäß der Wesentlichkeit an den größten vorhandenen Strömen orientiert (siehe dazu auch *Unterkapitel „E5-4“*).

Die erarbeiteten Ziele leisten einen wesentlichen Beitrag zu den R-Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft, welche bereits detaillierter im *Unterkapitel „E5-1“* beschrieben wurden. Die folgende Darstellung gibt einen Überblick, 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 Berichterlegung in Anlehnung an Definitionen aus für den ÖBB Infrastruktur-Konzern relevanten, bestehenden Gesetzgebungen gewählt. Als Beitrag zum Ressourcenzufluss relevante Produkte sind jene, die mit einem physischen Bezug in Anlehnung an § 6 im Bundesvergabegesetz<sup>42</sup> 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 AG 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 unten dargestellten Zuordnungen wurden mit Fokus auf die Wirtschaftstätigkeiten innerhalb der Wertschöpfung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns 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.

<sup>42</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20010295&FassungVom=2024-02-10&Artikel=&Paragraf=12&Anlage=&Uebergangsrecht=>

Ziel	Ressourcenzuflüsse			Ressourcen-abflüsse		Kreislaufwirtschaftsgrundsätze									
	Produkte*	Technisches Material	Biologisches Material	Produkte*	Abfälle	R-Grundsätze (Auslegung siehe vorhergehende Darstellung)									
						R1: Vermeiden	R2: Umdenken	R3: Reduzieren	R4: Wiederverwenden	R5: Reparieren	R6: Aufbereiten	R7: Wiederaufbereiten	R8: Umfunktionalisieren	R9: Recycling	R10: sonstige Verwertung
Nachhaltigkeitsbeurteilung Betonabbruch	●				●			●				●			
Verwertungsquote Betonabbruch	●				●			●				●			
Beschaffung relevanter Warengruppen	●	●	●				●	●							
Gleisschotter Rückgewinnung		●			●			●	●						
Wiedereinbau gebrauchter Betonschwellen	●				●				●						
Betonschwellenverkauf					●								●		
Wiedereinbau gebrauchter Schienen	●				●				●						
Dosieranlagen	●							●							
Rücknahmekonzepte	●									●	●				
Beschaffung Reinigungschemie	●							●						●	
Gesteigerte Reststoffverwertung Neubau und Renovierung					●									●	
Kreislauffähiger Materialeinsatz	●							●	●						
Schulungen					●		●							●	

Um den weiteren Beitrag der in *Unterkapitel „E5-2 E5-3“* dargestellten Ziele zu den Perspektiven der Primärmaterialeinsparung sowie der Materialnutzungsrate und den Stufen der europäischen Abfallhierarchie<sup>43</sup> darzustellen, wurden diesen die R-Grundsätze der Kreislaufwirtschaft zugewiesen. Dadurch ist es möglich, den Beitrag der im *Unterkapitel „E5-2 E5-3“* genannten Ziele zu den Perspektiven der Primärmaterialeinsparung sowie der Materialnutzungsrate und den Stufen der europäischen Abfallhierarchie abzulesen.

Da das Recycling beispielsweise immer einen gewissen Materialverlust bedingt, ist die Einsparung des Primärmaterials im ersten Moment geringer. Es stellt jedoch 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. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern als Abfallbesitzer bzw. Abfallersterzeuger 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 der ÖBB Infrastruktur-Konzern als Inputgeber für nachgelagerte Verwertungsprozesse zu sehen ist. Die Zielsetzungen im Bereich Kreislaufwirtschaft tragen dennoch zu einer Förderung der Abfallwirtschaft innerhalb der beschriebenen Möglichkeiten bei. Dabei können im Sinne der Abfallwirtschaft vor allem die Stufen der Abfallvermeidung unterstützt werden.

<sup>43</sup> <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/glossary/waste-hierarchy.html>.

Kreislaufwirtschaftsgrundsätze: R-Grundsätze <sup>1)</sup>	Beitrag zur Primärmaterialeinsparung (Gering   Mäßig   Wesentlich)	Zuteilung zu Materialnutzungsraten	Stufe der Abfallhierarchie die primär gefördert wird
R1: Vermeiden	Mäßig: Material noch nicht in Verwendung	Längere Nutzung	Abfallvermeidung
R2: Umdenken		Instandhaltung	
R3: Reduzieren		Wiederverwendung	
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

<sup>1)</sup> Auslegung Beiträge der R\*-Grundsätze zu Materialnutzungsraten sowie den Stufen der Abfallhierarchie und der Primärmaterialeinsparung aus der Perspektive der Kreislaufwirtschaftszielsetzungen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

Wie bereits im *Unterkapitel „E5-1“* beschrieben, zeichnet sich der Beitrag zur Kreislaufwirtschaft des ÖBB Infrastruktur-Konzerns vor allem durch die dementsprechende Beschaffung, Instandhaltung und Wiederverwendung von Material aus. Dies lässt sich auch aus dem Beitrag der Zielsetzungen zu den Materialnutzungsraten ableiten. Dabei stehen vor allem längere Nutzung auch durch ausgereifte bedarfsorientierte Instandhaltungsstrategien sowie Wiederverwendung im Fokus, wodurch Einfluss auf die Abfallvermeidung besteht.

Im folgenden Abschnitt werden weitere Informationen zu den oben dargestellten Zielen sowie zugehörige Maßnahmen erläutert. Durch die Darstellung des Zusammenhangs 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“ generell im Unternehmen verbessern und fördern sollen. Ist ein Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert.

<b>Ziel</b>	Anwendung von Kreislaufwirtschaftskriterien bei Ausschreibungen im Lead-Buyer-Segment Infrastruktur bei relevanten <sup>1)</sup> Warengruppen der Lieferleistungen bis 2035	Status
Zielumfang	Der Zielumfang bezieht sich auf die Integration von Kreislaufwirtschaftskriterien bei Neuausschreibungen im Bereich der Lieferleistungen. Durch deren Integration 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 <i>Kapitel „E5-4“</i> 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
<b>Maßnahme</b>		
<b>Maßnahme:</b> Kreislaufwirtschafts-Kriterien	Überarbeitung der Kreislaufwirtschaftskriterien 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
<b>Maßnahme:</b> 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
<b>Maßnahme:</b> Standardleistungspositionen	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
<sup>1)</sup> Relevante Warengruppen sind jene, bei denen die ÖBB-Infrastruktur AG direkte Beschaffungen bei Lieferleistungen im Zusammenhang mit Bautätigkeiten hat.		
<b>Ziel</b>	Bis 2028 sollen alle Neu- und Ausbauprojekte im Zuge der projektspezifischen Umweltbewertung hinsichtlich einer Verwertung von Betonabbruch vor Ort unter technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Vorgaben untersucht werden, um eine Verwertung im Bauvorhaben sicherzustellen.	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 ein in der Praxis umsetzbares Ziel festzulegen. Die Analyse erfolgt im Zuge der projektspezifischen Umweltbewertung und wird entsprechend dokumentiert. Dadurch soll sichergestellt werden, dass diese Projekte flächendeckend betrachtet werden und andere Nachhaltigkeitsaspekte wie der Transport der anfallenden Massen über weitere Strecken, Schall- sowie Staubentwicklungen nicht negativ beeinflusst 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. Die Zielsetzung aus dem Berichtsjahr 2024 zur Verwertung von Betonabbruch wurde nach eingehender Diskussion im Fachexpert:innenkreis angepasst. Der bestehende Prozess wird durch die Erarbeitung von klaren Vorgaben erweitert und ermöglicht eine systematische Bearbeitung. Die neu erarbeitete Zielsetzung wirkt somit im Vergleich zur vorhergehenden Zielsetzung zielgerichteter und bietet einen wirksameren Beitrag zur Steigerung der Nachhaltigkeit.	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
Erstellung der Kriterien	Erstellung der notwendigen Kriterien (Wirtschaftlichkeit, Luftreinhaltungsrichtlinie, Schall, Platzbedarf) und Checklisten für die Mitarbeiter:innen für die Sicherstellung einer einheitlichen und qualitativ sinnvollen operativen Umsetzung.	In Umsetzung
Systemtechnische Anpassungen	Anpassung der IT-Systeme, um eine Erfassung der Bewertung bei den Projekten einheitlich und systematisch zu ermöglichen.	Geplant
Schulung der Mitarbeiter:innen	Durchführung von Schulungen der Mitarbeiter:innen zur fachlichen Umsetzung der Bewertung und der entsprechenden Dokumentation.	Geplant

<b>Ziel</b>	Ab 2035 wird bei 100 % der Projekte, für die eine positive Nachhaltigkeitsbeurteilung zur Verwertung von Betonabbruch im eigenen Bauvorhaben vorliegt (Ergebnis der Zielsetzung: „Nachhaltigkeitsbeurteilung Betonabbruch), eine Umsetzung angestrebt.	Status
Zielumfang	Dieses Ziel ist mit der vorangehenden Zielsetzung verknüpft und von den Ergebnissen abhängig. 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 ein in der Praxis umsetzbares Ziel festzulegen. Die Umsetzung steht dabei im direkten Zusammenhang mit der Zielerreichung und der erfolgreichen Umsetzung von dem Ziel „Nachhaltigkeitsbeurteilung Betonabbruch“ aus den Kreislaufwirtschaftsbestrebungen. 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. Die Zielsetzung aus dem Berichtsjahr 2024 zur Verwertung von Betonabbruch wurde nach eingehender Diskussion im Fachexpert:innenkreis verändert, da mit der zuvor bestehenden Zielsetzung kein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Nachhaltigkeit sichergestellt werden konnte. Dies ergibt sich einerseits durch potenzielle Verschlechterungen der Effizienz bei Aufbereitungen und andererseits durch mögliche gesteigerte Transportstrecken, wodurch eine verstärkte Treibhausgasemissionsbelastung nicht ausgeschlossen werden konnte.	Geplant
<b>Maßnahme</b>		
Systemtechnische Anpassungen	Anpassung der IT-Systeme, um eine Erfassung der Umsetzung einheitlich und systematisch zu ermöglichen	Geplant
Schulung der Mitarbeiter:innen	Schulung der Mitarbeiter:innen zur Umsetzung der angestrebten Zielsetzungen inklusive der notwendigen Parameter für die Beauftragungen	Geplant
<b>Ziel</b>	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 ein technisch umsetzbares 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.	
<b>Maßnahme</b>		
Gesteigerte Instandhaltung	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

<b>Ziel</b>	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 der ÖBB-Infrastruktur AG 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 das SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
<b>Maßnahme</b>		
Anpassung interner Vorgaben	Damit ein gesteigerter Wiedereinbau möglich ist, sind die internen Vorgaben zur Wiederverwendung von gebrauchten Betonschwellen anzupassen und zu überarbeiten. Damit das Ziel erreicht werden konnte, wurde diese grundlegende Maßnahme bis 2025 umgesetzt. Der Betrachtungsrahmen umfasst dabei die ÖBB-Infrastruktur AG internen Prozesse und Arbeitsabläufe.	Abgeschlossen
Mitarbeiter:innen Sensibilisierung	Um die Umsetzung der Anpassungen aus Vorgaben zur Wiederverwendung in der operativen Projektgestaltung sicherzustellen, werden die Mitarbeiter:innen im Zuge von Schulungen auf die Nutzung der gebrauchten und für die Anwendung zulässigen Betonschwellen der entsprechenden Qualitätsstufen vermehrt hingewiesen. 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
<b>Ziel</b>		
<b>Ziel</b>	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 das SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
<b>Maßnahme</b>		
Kooperationsvereinbarungen	Um einen gesteigerten Verkauf der nicht mehr als Bahnschwellen wiederverwendbaren Betonschwellen zu ermöglichen, wird die Schaffung langfristiger Kooperationen für eine weiterführende Verwendung angestrebt. Die Maßnahme soll bis 2026 evaluiert und angelaufen sein, um eine Zielerreichung zu ermöglichen. Der Betrachtungsrahmen umfasst vor allem die nachgelagerte Wertschöpfungskette.	Geplant
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 2026 gesetzt sein. Der Betrachtungsumfang liegt innerhalb des eigenen Unternehmens.	In Umsetzung

<b>Ziel</b>	Erhöhung des Anteils beim Wiedereinbau von gebrauchten 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 der ÖBB-Infrastruktur AG 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 das SDG 12 der Agenda 2030 – Nachhaltige Entwicklung unterstützt.	
<b>Maßnahme</b>		
Anpassung interner Vorgaben	Damit ein gesteigerter Wiedereinbau möglich ist wurden die internen Vorgaben zur Wiederverwendung von altbrauchbaren Schienen angepasst und überarbeitet. Damit das Ziel erreicht werden kann, wurde diese grundlegende Maßnahme bis 2025 umgesetzt. Der Betrachtungsrahmen umfasst dabei die ÖBB-Infrastruktur AG internen Prozesse und Arbeitsabläufe.	Abgeschlossen
Mitarbeiter:innen-Sensibilisierung	Um die Umsetzung der Anpassungen aus Vorgaben zur Wiederverwendung in der operativen Projektgestaltung sicherzustellen, werden die Mitarbeiter:innen im Zuge von Schulungen auf die Nutzung der gebrauchten und für die Anwendung zulässigen Schienen vermehrt hingewiesen. Diese Maßnahme soll nach der Umsetzung der vorhergehenden Maßnahme zur Ausweitung der Umsetzung ab 2026 angestrebt werden. Sie betrifft alle internen Mitarbeiter:innen des eigenen Unternehmens.	Geplant

<b>Ziel</b>	Ausweitung der Anwendung von Dosieranlagen auf alle Anwendungen in der Unterhaltsreinigung zur Reduktion des Produktverbrauchs bis Ende 2026 <sup>1)</sup>	Status
Zielumfang	Im Zuge der Unterhaltsreinigung werden bei den ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG Dosieranlagen bei der Anwendung von chemischen Reinigungsmitteln ausgeweitet, um den Einsatz von chemischen Reinigungsmitteln weiter zu reduzieren und zu optimieren.	
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.	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
Rahmenbedingungen	Es wird die Erfassung der notwendigen Rahmenbedingungen zur Anwendung von Dosieranlagen in der Unterhaltsreinigung umgesetzt. Basierend darauf wird erhoben, wo eine Umsetzung technisch möglich ist.	In Umsetzung
Ausführung	Nachdem die Potenziale der Umsetzung festgelegt sind, werden die entsprechenden Beschaffungen getätigt und die Ausrollung der Ausführung wird unter Einbeziehung der Mitarbeiter:innen umgesetzt.	In Planung

<sup>1)</sup>Zielsetzung ohne wesentliche Auswirkung, Risiko oder Chance gemäß doppelter Wesentlichkeitsanalyse, aber mit Beitrag zu E5-K-1.1.

<b>Ziel</b>	Schließung von Produktkreisläufen durch Förderung von Rücknahmekonzepten in der Beschaffung von Reinigungsmaschinen wo umsetzbar bis Ende 2026 <sup>1)</sup>	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.	
<b>Maßnahme</b>		
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

<sup>1)</sup>Zielsetzung ohne wesentliche Auswirkung, Risiko oder Chance gemäß doppelter Wesentlichkeitsanalyse, aber mit Beitrag zu E5-K-1.1.

<b>Ziel</b>	Anwendung von ökologischen Kriterien bei Neuausschreibungen im Bereich Chemie und Maschinen: wo zulässig findet sekundäres oder recyclingfähiges Verpackungsmaterial Anwendung bis Ende 2025 <sup>7)</sup>	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 die notwendige 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.	
<b>Maßnahme</b>		
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
<sup>7)</sup> Zielsetzung ohne wesentliche Auswirkung, Risiko oder Chance gemäß doppelter Wesentlichkeitsanalyse, aber mit Beitrag zu E5-K-1.1.		
<b>Ziel</b>	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. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen sowie die extern durch die EU-Taxonomie sowie das Abfallwirtschaftsgesetz <sup>44</sup> festgelegten Zielsetzungen einbezogen.	Geplant
Methodik	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.	
<b>Maßnahme</b>		
Vertraglicher Rahmen	Schaffung der vertraglichen Möglichkeiten bis 2026, um diese Verwertungsquote auswerten und darstellen zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei jenem der Zielsetzung.	In Umsetzung
Mitarbeiter:innen-Schulungen	Laufende Schulungen der verantwortlichen Mitarbeiter:innen in Nachhaltigkeitsbelangen zur Datenerfassung und dem Umgang mit Kreislaufwirtschaftsbelangen im Kontext der Zielsetzung. Der Betrachtungsrahmen erstreckt sich auf die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG.	Laufend
Verbesserung der Nachweisführungen	Schaffung der systemtechnischen Möglichkeiten bis 2025, um diese Verwertungsquote auswerten und darstellen zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei der internen Systemlandschaft zur Datenerfassung und Verarbeitung.	Abgeschlossen

<sup>44</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/abfall/recht/awg.html](https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/recht/awg.html).

<b>Ziel</b>	Ab 2028 werden bei 50 % der größeren Renovierungen (lt. OIB) bei nicht betriebsnotwendigen Gebäuden recycelte oder wiederverwendbare Materialien eingesetzt.	Status
Zielumfang	Der Zielumfang umfasst alle zentral durch den ÖBB Infrastruktur-Konzern gesteuerten größeren Renovierungsprojekte (lt. OIB) im Bereich der nicht betriebsnotwendigen Gebäude.	
Methodik	Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen 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.	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
Ausarbeitung	Ausarbeitung der konkreten Anwendungen und Definitionen zur internen Orientierung für die ausführenden Projektleitungen. Schaffung klarer Abläufe und Vorgaben zur internen Umsetzung der Zielsetzung	In Umsetzung
Schulung Mitarbeiter:innen	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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	In Planung
Nachweisführung	Schaffung der systemtechnischen und prozesstechnischen Möglichkeiten zur Dokumentation der Nachweisführung und zur Messung der Verbesserung	In Planung

<b>Ziel</b>	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.	
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.	Geplant
<b>Maßnahme</b>		
Durchführung Unterweisung Nachhaltigkeit	2025 wurden Unterweisungen zum Thema „Nachhaltigkeit“ durchgeführt. Diese erfolgten im Rahmen der Jahresunterweisung in Form eines Videos. Der Betrachtungsrahmen umfasst die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	Abgeschlossen

<b>Sonstige Maßnahmen im Bereich Kreislaufwirtschaft</b>		Status	Wesentliche IRO
F4F-Datenerfassung	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 sind für 2026 geplant und soll in weiterer Folge ausgerollt werden. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Beschaffungen mit dem Fokus auf Materiallieferleistungen.	In Umsetzung	E5-F-1
Oberleitungsanlagen	Umsetzung eines Pilotprojekts zum Einsatz von Recyclingbeton bei Stahlbetonmasten für Oberleitungsanlagen zur Primärmaterialreduktion um 30 % in den Masten bis 2026. Der Betrachtungsrahmen umfasst die technische Eignung und Anwendbarkeit von Recyclingbeton für den genannten Fall sowie eine Analyse der potenziellen Ausrollung bei positivem Ergebnis.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2
Produkt-wiederverwendung	Projekt zur Untersuchung einer potenziellen Wiederverwendung altbrauchbarer Kleinflächenplatten für 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.	Geplant	E5-A-1 E5-A-2

**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. Um genauer 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	2025	2024	Veränderung <sup>1)</sup>	Veränderung in %
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien in t	2.702.644,8 <sup>3)</sup>	3.143.945,5 <sup>3)</sup>	-441.300,7	-14 %
<i>davon Produkt<sup>2)</sup> in t</i>	<i>1.363.561,8<sup>3)</sup></i>	<i>1.751.086,8<sup>3)</sup></i>	<i>-387.525,0</i>	<i>-22 %</i>
<i>davon technische Materialien<sup>2)</sup> in t</i>	<i>1.333.828,5<sup>3)</sup></i>	<i>1.388.331,6<sup>3)</sup></i>	<i>-54.503,1</i>	<i>-4 %</i>
<i>davon biologische Materialien<sup>2)</sup> in t</i>	<i>5.254,5</i>	<i>4.527,0</i>	<i>727,5</i>	<i>16 %</i>
Prozentualer Anteil biologischer Materialien, die zertifiziert nachhaltig beschafft wurden und für die Herstellung der Produkte sowie Dienstleistungen der ÖBB verwendet wurden in %	0,2	0,1	0,1	100 %
Gewicht der zur Herstellung der Produkte und Dienstleistungen verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien in t	26.955,0 <sup>3)</sup>	24.967,0 <sup>3)</sup>	1.988,0	8 %
<i>Prozentueller Anteil %</i>	<i>1,0</i>	<i>0,8</i>	<i>0,2</i>	<i>25 %</i>

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

<sup>2)</sup> Technisches Material umfasst Grundstoffe (vgl. engl. Primary Commodities), die unbearbeitete oder lediglich geringfügig bearbeitete Güter sind; biologisches Material bezeichnet organische Stoffe, die aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen werden und aus land- bzw. forstwirtschaftlicher Produktion stammen; Produkte umfassen alle anderen wesentlichen Ressourcenzuflüsse exkl. des technischen und biologischen Materials.

<sup>3)</sup> 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<sup>45</sup> herangezogen, welcher die zu verbauenden Massen standardisierter Einheiten und Ausführungsvarianten der einzelnen Gewerke beinhaltet. Die Massen wurden in dieser Art für die Geschäftsjahre 2022, 2023 und 2024 erhoben. Da die umgesetzten Massen aus dem Jahr 2025 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 2025, 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 Herstellern bezogenen Produkte und Materialien finden darüber hinaus SAP-Daten Anwendung. Dies umfasst den beschafften Schienenstahl, die Beton- und Holzschwellen sowie den Oberbausotter. Dadurch können über 89 % der Massenbilanz für das Berichtsjahr 2024 (Vj: 88 %) 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, 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 11 % der Massen aus der oben dargestellten Ressourcenzufluss-Bilanz von 2024 (Vj: 12 %). 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 des *Unterkapitels „E5-3 E5-4“*). 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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns 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 des ÖBB Infrastruktur-Konzerns 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 in den daraus abgeleiteten Zielen wider.

<sup>45</sup> [https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216\\_BER\\_THG-Emissionen\\_Bau\\_v0.pdf](https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216_BER_THG-Emissionen_Bau_v0.pdf).

Der SCHIG-Bericht wurde für die Ermittlung von Emissionskennwerten für die Bewertungsprozesse im Zuge der Erarbeitung des Zielnetzes 2040 durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) und interne sowie externe Expert:innen erstellt.

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 Altlastensanierungsgesetz 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 wird das Datenmanagement durch extern bestellte Deponieaufsichten (behördliche Aufsichten) sowie extern beauftragte 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 Auftragnehmern. 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 Leistungsverträge (interner Leistungsvertrag) der ÖBB-ES beseitigt werden, sowie die Entleerungsintervalle und überprüft dies laufend auf Aktualität. Die Daten werden in einem Datenverarbeitungssystem durch den festgelegten Benutzer 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 den jeweiligen Umweltkoordinator:innen zur Kenntnis gebracht, um diese zu klären bzw. zu bereinigen. Die abfallbezogenen Daten können mittels Datenverarbeitungssystem digital zur Verfügung gestellt werden.

	Bauabfälle		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		Summe	
<b>Abfallströme in t<sup>1)2)</sup></b>	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Vorbereitung zur Wiederverwendung <sup>3)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Recycling (Übergabe an Recycler)	1.723	23	364	207	16	54	0	0	2.103	284
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren <sup>4)</sup>	1.076	946	276	396	1	0	0	0	1.353	1.341
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	18.004	19.666	498	0	0	0	0	0	18.503	19.666
<b>Summe Verwertung</b>	<b>20.803</b>	<b>20.635</b>	<b>1.138</b>	<b>603</b>	<b>17</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21.959</b>	<b>21.291</b>
Verbrennung	278	522	83	716	0	0	0	0	362	1.238
Betriebsfremde Deponien	2.571	912	14	38	0	0	0	0	2.584	949
Sonstige Beseitigung <sup>3)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Summe Beseitigung</b>	<b>2.849</b>	<b>1.434</b>	<b>97</b>	<b>754</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.946</b>	<b>2.187</b>
<b>Summe Gefährlicher Abfall</b>	<b>23.652</b>	<b>22.068</b>	<b>1.235</b>	<b>1.357</b>	<b>17</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24.905</b>	<b>23.479</b>
Vorbereitung zur Wiederverwendung <sup>3)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Recycling (Übergabe an Recycler)	908.126	807.926 <sup>6)</sup>	5.906	6.665	43.908	42.918	3.417	4.008 <sup>6)</sup>	961.358	861.518
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben	152.803	380.339	0	0	0	0	0	0	152.803	380.339
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben	268.210	72.149	244	0	3	0	0	0	268.458	72.149
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren <sup>4)</sup>	58.964	0	19.105	22.657	87	0	628	596	78.784	23.253
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	641	691	1.590	843	0	0	10.333	10.924 <sup>6)</sup>	12.565	12.457
<b>Summe Verwertung</b>	<b>1.388.744</b>	<b>1.261.105</b>	<b>26.846</b>	<b>30.165</b>	<b>43.999</b>	<b>42.918</b>	<b>14.378</b>	<b>15.528</b>	<b>1.473.967</b>	<b>1.349.716</b>

Verbrennung	244	0	9	0	0	0	45	0	299	0
Betriebsfremde Deponien	1.517.061	1.955.298 <sup>6)</sup>	1.164	882	38	500	80	162 <sup>6)</sup>	<b>1.518.342</b>	<b>1.956.842</b>
Betriebseigene Deponien	34.571	103.950	0	0	0	0	0	0	<b>34.571</b>	<b>103.950</b>
Sonstige Beseitigung <sup>3)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>
<b>Summe Beseitigung</b>	<b>1.551.876</b>	<b>2.059.248</b>	<b>1.173</b>	<b>882</b>	<b>38</b>	<b>500</b>	<b>125</b>	<b>162</b>	<b>1.553.212</b>	<b>2.060.792</b>
<b>Summe Nicht gefährlicher Abfall</b>	<b>2.940.620</b>	<b>3.320.353</b>	<b>28.019</b>	<b>31.047</b>	<b>44.037</b>	<b>43.418</b>	<b>14.504</b>	<b>15.690</b>	<b>3.027.179</b>	<b>3.410.508</b>
<b>Gesamtabfall</b>	<b>2.964.272</b>	<b>3.342.421</b>	<b>29.254</b>	<b>32.404</b>	<b>44.054</b>	<b>43.472</b>	<b>14.504</b>	<b>15.690</b>	<b>3.052.083</b>	<b>3.433.987</b>
<i>davon Verwertung</i>	1.409.547	1.281.740	27.984	30.768	44.016	42.972	14.378	15.528	<b>1.495.925</b>	<b>1.371.008</b>
<i>davon Beseitigung</i>	1.554.725	2.060.682	1.270	1.635	38	500	125	162	<b>1.556.158</b>	<b>2.062.979</b>
<b>Summe nicht recycelter Abfälle<sup>2)</sup></b>	<b>2.054.424</b>	<b>2.534.472</b>	<b>22.984</b>	<b>25.531</b>	<b>129</b>	<b>500</b>	<b>11.086</b>	<b>11.682</b>	<b>2.088.623</b>	<b>2.572.185</b>
<b>Anteil nicht recycelter Abfälle [%]</b>	<b>69 %</b>	<b>76 %</b>	<b>79 %</b>	<b>79 %</b>	<b>0 %</b>	<b>1 %</b>	<b>76 %</b>	<b>74 %</b>	<b>68 %</b>	<b>75 %</b>

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

<sup>2)</sup> 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 bei den Abfalldaten kommen.

<sup>3)</sup> Zeilen, die „n/a“ enthalten, sind in den dargestellten Berichtsjahren nicht angefallen und werden daher als nicht anwendbar angegeben.

<sup>4)</sup> Gewisse Abfallströme werden vor dem Recycling einem mechanischen, biologischen und chemisch-physikalischen Verfahren zugeführt.

<sup>5)</sup> 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.

<sup>6)</sup> Aufgrund von nachträglichen Korrekturen fehlerhafter Daten, die durch verstärkte Plausibilitätskontrollen aufgefallen sind, wurden die Werte aus dem Vorjahr angepasst.

**Abfallzusammensetzung des ÖBB Infrastruktur-Konzerns<sup>1)</sup>**

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

<sup>1)</sup> Die Abfallzusammensetzung wird anhand der Abfallschlüsselnummern gemäß der österreichischen Abfallverzeichnisverordnung (AVVO)<sup>46</sup> eruiert. Jede Abfallschlüsselnummer wird einer Materialkategorie zugeordnet, welche an die Abfallgruppen der AVVO angelehnt ist.

Aufgrund des Geschäftsmodells des ÖBB Infrastruktur-Konzerns stellen die Abfalldaten beispielsweise gegenüber der produzierenden Industrie wesentliche Unterschiede dar. Einerseits 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 von deren qualitativer (geogen oder anthropogen) und bautechnischer Beschaffenheit abhängen. Wie bereits im Einleitungstext des *Unterkapitels „E5-5“* erwähnt, ist der ÖBB Infrastruktur-Konzern immer bemüht, eine Weiterverwendung und -verwertung innerhalb des umsetzbaren Rahmens zu ermöglichen.

<sup>46</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/abfall/recht/vo/abfallverzeichnis.html](https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/recht/vo/abfallverzeichnis.html).

E.3. Soziale Informationen

S1 Arbeitskräfte des Unternehmens

S1 Übersicht

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

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1) 2) 3)</sup>	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
<b>Unterthema: Arbeitsbedingungen</b>				
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	Das Auftreten von Arbeitsunfällen kann die Gesundheit von Mitarbeiter:innen 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
S1-F-1	Fachkräftemangel führt zu erhöhten Kosten durch Nichteinhaltung von vertraglichen Verpflichtungen (ev. Strafzahlungen an EVUs).	Risiko	Mittelfristig	
S1-F-2	Generationenwandel durch pensionsbedingte Abgänge führt zu erhöhten Kosten.	Risiko	Mittelfristig	
<b>Unterthema: Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle</b>				
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

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

<sup>2)</sup> Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt.

<sup>3)</sup> 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 „S1-6“* 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.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern verwendet zur Einbeziehung der Mitarbeiter:innen verschiedene Tools, 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 im *Unterkapitel „S1-2“*. 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 übernationalen 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. Zusätzlich zu den unten angeführten Konzepten enthält auch die #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie als Ergänzung der #INFRA.Mobilitätswende Stoßrichtungen sowie operative Ziele u. a. im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-K-9).

#### **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 Arbeitgebermarke	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 Bestandteil der Unternehmenskultur und Strategie. Die soziale Nachhaltigkeit ist sowohl in der Nachhaltigkeitsstrategie des ÖBB Konzerns verankert als auch mit der konzernweit gültigen HR Funktionalstrategie verknüpft.

Die HR-Funktionalstrategie legt unternehmensspezifische Handlungsgrundsätze in Bezug auf die Arbeitskräfte des Unternehmens fest. Gemäß Konzernrichtlinie wird sie auf die Teilkonzerngesellschaften und somit auch auf den ÖBB Infrastruktur-Konzern ausgerollt und dort durch die strategische HR-Leitung sowie die jeweiligen Personalleitungen beschlossen. Damit gelten die Strategien für alle Mitarbeiter:innen der ÖBB. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt auf oberster Ebene bei der Leitung des strategischen HR-Managements. 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 „51-3 51-4“* dargestellt.

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

Zur inhaltlichen Vertiefung wurden zudem Teilbereichsstrategien erarbeitet.

Teilbereichstrategie	Beschreibung
Personalentwicklung	Die Personalentwicklung begleitet die Mitarbeiter:innen entlang ihrer beruflichen Laufbahn. Im Vordergrund steht die zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung der Mitarbeiter:innen. Die Aus- und Weiterbildung wird unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen an den Qualifikationsanforderungen der Zukunft ausgerichtet. Die Schwerpunkte der Teilbereichsstrategie Personalentwicklung liegen im Bereich Onboarding-Kultur, Führungskräfteentwicklung, Talent- und Performancemanagement sowie moderne Lernformen.
Diversity und Vereinbarkeit	Zur strategischen Steuerung der Stoßrichtung „Kultur und Diversität“ wurden die Teilbereichsstrategien „Diversity“ und „Vereinbarkeit“ entwickelt. Das Ziel der Teilbereichsstrategie „Diversity“ ist die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität. Die Teilbereichsstrategie „Vereinbarkeit“ verankert die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. Ziel ist es, Mitarbeiter:innen bei Mehrfachbelastungen aufgrund von Care-Arbeit zu entlasten und zu unterstützen, um Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aufrechtzuerhalten. Ebenso festgelegt 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 des betrieblichen Gesundheitsmanagements ist die Förderung der Arbeitsfähigkeit sowie der Gesundheit aller Mitarbeiter:innen. Dazu sollen die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert, persönliche Ressourcen optimiert und Belastung reduziert werden.

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 „H-IT-T“ trägt wesentlich zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen bei und wird in der Stoßrichtung „effizientes und modernes Personalmanagement“ verfolgt. Mit diesem Programm wird 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 größtmöglicher Systemvereinheitlichung ermöglicht es, als strategischer Partner für Führungskräfte und Mitarbeiter:innen agieren zu können. Dieses Projekt stellt somit die Ausgangsbasis für eine zukunftsgerichtete, moderne HR-Arbeit und schafft eine Grundlage zur Umsetzung der definierten Maßnahmen.

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 zur 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 Talentmanagement-Prozesslandschaft inklusive entsprechender Standards und Governance
  - unter Berücksichtigung von Kompetenzmodellen, Performance-Management-Tools und Personalentwicklungsinstrumenten

### Sicherheitsstrategie (S1-K-2)

Die ÖBB Sicherheitsstrategie setzt sich aus vier definierten Sicherheitsbereichen zusammen:

- Betriebliche Sicherheit (Steuerung und Maßnahmensetzung zur Erreichung eines sicheren Eisenbahnbetriebs)
- Arbeitssicherheit (angestrebt wird ein gefahrenfreier Zustand bei der Berufsausübung für alle Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb)
- Öffentliche Sicherheit (Schutz vor kriminellen Aktivitäten sowie die Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühl von Mitarbeiter:innen und Kund:innen)
- Informationssicherheit (Gewährleistung des Schutzes von Informationen, Informations- und Kommunikationstechnologie)

Die strategische Ausrichtung und Koordination der Arbeitssicherheit obliegt gemäß Konzernrichtlinie 17 der Organisationseinheit Systemtechnik und Konzernproduktion. Die vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossene Sicherheitsstrategie ist Teil der Unternehmensstrategie und gilt daher für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

Sicherheitsstrategie und Teilbereich Arbeitssicherheit	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wesentliche Vorläufer sind Stürzen / Fallen, Umkippen / Umknöcheln, Einklemmen / Quetschen, Anstoßen</p>
--	---

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 laut 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	Die Vertretung der Belegschaft erfolgt durch Betriebsrät:innen sowie dem Europäischen Betriebsrat (siehe <i>Unterkapitel „S1-2“</i> ).

**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, Pflege, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft sowie andere Formen der Diskriminierung, die unter die EU-Rechtsvorschriften und nationales Recht fallen, dürfen zu einer Benachteiligung im ÖBB Konzern und somit dem ÖBB Infrastruktur-Konzern führen.

Nr.	Konzepte	Beschreibung
S1-K-6 <sup>1) 2)3)</sup>	Konzern-Policy Gleichbehandlung	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.
	Diversity-Charta	Die Diversity-Charta ist Teil der Funktionalstrategie Diversity und gibt Managementziele zur Erreichung des Frauenanteils sowie des Anteils der Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung bis 2026 vor. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und im konzernweiten Diversity-Bericht dem Topmanagement der Konzerngesellschaften zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen übermittelt.

	Charta der Inklusion	Die „Charta der Inklusion“ ist Teil der Funktionalstrategie Diversity. (siehe <i>Unterkapitel „ESRS 2 SBM-1“</i> ) Auf Ebene des ÖBB Konzerns wurden freiwillig Rahmenbedingungen geschaffen, Menschen mit Behinderungen den Eintritt in die ÖBB zu erleichtern und eine inklusive, barrierefreie und chancengleiche Beschäftigung zu ermöglichen. Grundlage für die Charta bilden das Behindertengleichstellungsgesetz sowie nationale Gesetze. Auf Basis der Charta der Inklusion wurde der Aktionsplan Inklusion erstellt. In diesem finden sich konkrete Maßnahmenpakete zu den Handlungsfeldern: „Job und Anti-Diskriminierung“, „Aus- und Weiterbildung“, „Infrastruktur und barrierefreier Arbeitsplatz“, „Gesellschaftliches Leben und Soziales“ sowie „Lehrlinge und Frauen“. In regelmäßigen Abständen wird der Status quo der Maßnahmen konzernweit analysiert und aktualisiert.
S1-K-7 <sup>1)</sup>	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Der ÖBB Konzern sowie der ÖBB Infrastruktur-Konzern fördern Mitarbeiter:innen entlang ihrer gesamten Laufbahn – von der Lehrlingsausbildung bis zu Weiterbildungsangeboten über die ÖBB akademie und den Bildungskatalog. Lernformate sind in Präsenz, digital und hybrid verfügbar. Technologischer Wandel prägt die Aus- und Weiterbildung, insbesondere durch Inhalte zu künstlicher Intelligenz. Onboarding-Prozesse erleichtern den Einstieg, individuelle Programme und Coaching-Angebote unterstützen die persönliche Entwicklung. Performance- und Talentmanagement nutzen Instrumente wie Mitarbeiter:innengespräche und Standortanalysen, um Potenziale zu erkennen und zu fördern.
S1-K-8 <sup>1)</sup>	Lehrlingsausbildung	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 bildet Lehrlinge vorrangig in technischen Berufsfeldern aus.

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

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

<sup>3)</sup> 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 Konzernpolicy „Gleichbehandlung“, „Diversity-Charta“ sowie die „Charta der Inklusion“ bilden die Grundlage zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung, um Diskriminierung einzudämmen, zu bekämpfen und zu verhindern. Darüber hinaus sollen sie Vielfalt und Inklusion im Allgemeinen fördern. Erwähnte Policy und Chartas werden im Rahmen der spezifischen Verfahren der täglichen Arbeit im ÖBB Konzern und im ÖBB Infrastruktur-Konzern berücksichtigt.

Mit der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung werden Gehaltsscheren 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

Im ÖBB Infrastruktur-Konzern werden die Sichtweisen der Arbeitskräfte des Unternehmens sowohl im direkten Austausch mit den Mitarbeiter:innen als auch über gewählte Vertreter:innen (Betriebsrat) und Organisationen gewonnen. Diese Sichtweisen fließen in vielfältiger Weise im Rahmen von unterschiedlichen Verfahren bei Entscheidungsprozessen und Maßnahmensetzungen ein. Die Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft werden im Folgenden näher beschrieben und umfassen die wesentlichen Auswirkungen. Der Austausch erfolgt auf ÖBB Konzernebene durch den ÖBB Vorstand mit dem Konzernpräsidium. 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

Der Betriebsrat vertritt wirtschaftliche, soziale und gesundheitliche Anliegen der Arbeitnehmer:innen gegenüber der Leitungsebene. Der Konzernbetriebsrat verhandelt gesellschaftsübergreifende Themen mit der Konzernleitung und bringt sich zudem in Gewerkschaft und Politik bei relevanten Arbeitnehmer:innenthemen ein.

### Europäischer Betriebsrat (EBR)

Für Beschäftigte des ÖBB Konzerns in Europa ist der Europäische Betriebsrat (EBR) Ansprechpartner. Er vertritt Mitarbeiter:innen in EU- und EWR-Ländern gegenüber dem Konzernmanagement, insbesondere bei Themen wie Arbeitnehmer:innenrechten sowie wirtschaftlichen und sozialen Belangen.

### Sektoraler Sozialer Dialog Eisenbahnen (SSD)

Zusätzlich sind die ÖBB Mitglied im Sektoralen Sozialen Dialog für den Eisenbahnsektor sowie im HRD 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 zur Unterstützung des Zielvereinbarungsprozesses. Ausgehend von den durch die Konzernleitung festgelegten Ziele werden diese kaskadenförmig in die Konzerngesellschaften übertragen und in konkrete Beiträge übersetzt. Er bildet den Startschuss für die Mitarbeiter:innengespräche (MaG).

Das MaG fördert nicht nur die Weiter- und Kompetenzentwicklung, sondern gibt ebenfalls die Möglichkeit Feedback zu geben. Durch einen offenen Dialog entsteht nicht nur Vertrauen und gegenseitiges Verständnis, sondern auch ein positives Arbeitsklima, das gleichzeitig negativen Auswirkungen entgegenwirkt.

### Mitarbeiter:innenbefragung

Die Mitarbeiter:innenbefragung (MAB) findet im Schnitt alle zwei Jahre statt. Die Ergebnisse der MAB 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 Ziele zur Maßnahmenentwicklung gesetzt. 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 zentrales Gremium mit Mitgliedern aus den Teilkonzerngesellschaften. Sie harmonisiert Prozesse und Angebote zu Inclusion & Diversity und stellt Informationen für Führungskräfte bereit. Im „Diversity-Council“ engagieren sich seit 2023 Partner:innen aus verschiedenen Berufen, Gesellschaften und Regionen, um Diversity-Angebote regional bekannt zu machen. Beide Gremien setzen sich für Maßnahmen zur Vermeidung von Diskriminierung ein – etwa aufgrund ethnischer Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung, Behinderung, Pflege, Alter, Religion und Weltanschauung oder sozialer Herkunft.

### Kommunikation

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

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.

Über die beschriebenen vorhandenen Vereinbarungen hinaus bestehen keine weiteren Vereinbarungen zu Menschenrechten. Entsprechende Regelungen sind in den konzernweiten Policies festgelegt (siehe *Unterkapitel „ESRS 2 GOV-4“*).

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

Wie in *Unterkapitel „G1-1 G1-3“* dargestellt, haben Mitarbeiter:innen jederzeit die Möglichkeit, Bedenken zu äußern. Auf diese Weise können mögliche negative Auswirkungen zeitnah erkannt und vermieden bzw. behoben werden. Die Maßnahmen zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen sind ebenfalls im *Unterkapitel „G1-1 G1-3“* 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 im 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 sowie in 14 Sprachen angeboten.

Die anonymisierten Ergebnisse werden den Vorstandsmitgliedern, Geschäftsführer:innen und Führungskräften vorgestellt. Anschließend werden die Ergebnisse online im ÖBB Intranet veröffentlicht und von den jeweiligen Führungskräften in ihren Abteilungen bekannt gemacht. So können pro Abteilung individuelle Maßnahmen gesetzt und direkte Verbesserungen bewirkt werden. Eine Evaluierung der Maßnahmen findet in den jeweiligen Abteilungen selbstständig statt. Zentral erfolgt eine Bewertung zur Verbesserung erst mit der nächsten MAB.

#### **Vertrauliches Meldewesen**

Im Rahmen des strategischen ÖBB Konzernsicherheitsprogramms bietet das vertrauliche Meldewesen den Mitarbeiter:innen eine Plattform, die sie unterstützt, präventiv Unfälle zu vermeiden, Beinaheunfälle und unsichere Zustände aufzuzeigen oder auf den Verbesserungsbedarf einer Situation hinzuweisen, um so in weiterer Folge die Sicherheit zu erhöhen. Die Meldung erfolgt elektronisch an sogenannte Lösungskoordinator:innen, die die Meldung vertraulich behandeln und einer Lösung zuführen.

#### **Gleichbehandlungsbeauftragte nach Region**

Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten und konzernweiten Expert:innen für Vorfälle von sexuellen Übergriffen sind vertrauliche Ansprechpersonen für alle Mitarbeiter:innen. Im Falle von Anliegen im Bereich der Diskriminierung erfolgt nach Kontaktaufnahme durch Betroffene die Aufnahme des Sachverhalts, eine rechtliche Information sowie die Prüfung, ob eine Diskriminierung gemäß Gleichbehandlungsgesetz vorliegt. Bei positiver Prüfung erfolgt die Bearbeitung des Falls sowie Abstimmung mit der betroffenen Person, um Möglichkeiten zur Intervention zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten.

**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**

Im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens wurden Ziele und Maßnahmen definiert, die in den nachfolgenden Tabellen dargestellt werden.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit / KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO <sup>9)</sup>
Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex aus der Mitarbeiter:innenbefragung <sup>1)7)</sup>	2030	>70,0	Index	2023	75,0	76,0 <sup>1</sup>	n.a.	S1-K-1 S1-K-9	S1-A-1
Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX) um 2 Prozent pro Jahr <sup>2)8)</sup>	2030	13,4	Rate	2010-2019	16,8	11,8	14,4	S1-K-2 S1-K-9	S1-A-1 S1-A-2
Erhöhung des Frauenanteils <sup>3)</sup>	2026	>11,9	%	2023	12,3	14,4	13,5	S1-K-1 S1-K-6 S1-K-9	S1-A-9
Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von $\geq 50\%$ ) <sup>4)7)</sup>	2026	4,0	%	2023	2,7	3,1	2,9	S1-K-1 S1-K-6 S1-K-9	S1-A-9
Time-to-Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen) <sup>5)7)</sup>	2030	< 60	Anzahl Tage	2023	60,0	48,4	48,1	S1-K-1 S1-K-9	S1-A-7 S1-F-1 S1-F-2
Fluktuation <sup>6)</sup>	2030	<10,0	%	2023	5,3	5,2	4,9	S1-K-1 S1-K-9	S1-A-7 S1-F-1 S1-F-2
Frühfluktuation <sup>6)7)</sup>	2030	<15,0	%	2023	15,2	15,9	14,0	S1-K-1 S1-K-9	S1-A-7 S1-F-1

<sup>1)</sup> 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 regelmäßig (nicht jährlich) im Rahmen der Mitarbeiter:innenbefragung erhoben.

<sup>2)</sup> 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).

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

<sup>4)</sup> 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.

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

<sup>6)</sup> 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 Beihilfezeit, 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.

<sup>7)</sup> Unternehmensspezifische Kennzahl.

<sup>8)</sup> ASX findet ausschließlich für die ÖBB-Infrastruktur AG Anwendung.

<sup>9)</sup> Zu den wesentlichen Auswirkungen S1-A-3 bis S1-A-6, S1-A-8, S1-A-10 wurden im Berichtsjahr keine quantitativen 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.

Das Zielniveau der Kennzahlen basiert auf der Analyse der Vorjahreswerte und wird regelmäßig vom Management in Abstimmung mit den Fachbereichen überprüft. Bei der Festlegung wurden Marktbenchmarks und aktuelle Methoden berücksichtigt. Ist das Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung der Ziele erläutert. Zusätzlich werden Mitarbeiter:innen über die regelmäßig stattfindende Mitarbeiter:innenbefragung eingebunden.

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 werden mit den bestehenden Risiken aus dem Risikomanagement abgestimmt und gewährleisten 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

Die Teilbereichsstrategie Vereinbarkeit verankert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

Mit den bestehenden Angeboten leisten die ÖBB einen wichtigen Beitrag, um ein bestmögliches Gleichgewicht zwischen Beruf und privater Lebenssituation zu schaffen.

<b>Maßnahmen ohne spezifische Zielsetzungen<sup>1)</sup></b>		Status	Wesentliche IRO
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
Kinderbetreuungsangebote	Erweiterung Kinderbetreuungsangebote sowie die Erhöhung des Angebots regulär und für die Sommerferienbetreuung an allen 12 Standorten österreichweit. Zudem erfolgte der Roll-out einer digitalen Kinderbetreuungsplattform für alle ÖBB Mitarbeiter:innen. Seit 2024 ist die digitale Plattform für stundenweise Kinderbetreuung umgesetzt.	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 (inkl. kernzeitfreiem Freitag / „FlexiFriday“), Telearbeit und Sabbaticals sowie von vier Jobsharing-Modellen ermöglichen dies.	Laufend	S1-A-6
Sozialer Dialog	Die Maßnahmen zum sozialen Dialog werden im <i>Unterkapitel „S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertreter:innen in Bezug auf Auswirkungen“</i> 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 Mitarbeiter:innenbindung und Zufriedenheit bei.	Laufend	S1-A-4

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

Gesundheit

Im Rahmen der Teilbereichsstrategie „Arbeitsfähigkeit und Gesundheit“ sowie der daraus abgeleiteten Zielsteuerung 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	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
<b>Maßnahme</b>		
Gesundheitsförderliche Führung stärken	Verpflichtende Schulungen zu „Gesundes Führen und Suchtprävention“ für alle Führungskräfte und Teamkoordinator:innen des Unternehmens. 2025 wurde das Programm um lebensphasengerechtes Führen erweitert.	Laufend
Gesunde Arbeitsplätze fördern	Unterstützung von Führungskräften bei der gesundheitsförderlichen Arbeitsplatzgestaltung im Rahmen von TaskForce-Projekten zur Minimierung von Langzeitrissen.	Laufend
Früherkennung und Intervention optimieren	Förderung der individuellen Gesundheitskompetenz von ÖBB Mitarbeiter:innen steht im Fokus. Dies erfolgt im Rahmen niederschwelliger Präventionsangebote mit über 2.770 Teilnehmenden (z. B. „5-Risiken Check“ sowie der Pilotierung eines Gesundheitskiosks).	Laufend
Lösungen bei eingeschränkter Arbeitsfähigkeit umsetzen und berufliche Reintegration optimieren	Betriebliche Wiedereingliederung (BWE), begleitet und unterstützt die betriebliche Wiedereingliederung von erkrankten oder verunfallten Mitarbeiter:innen bei der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit	Laufend
Einsatz eines betrieblichen Gesundheitsmanagements	Über 1.200 Führungskräfteberatungen und knapp 1.000 Maßnahmenumsetzungen; Umsetzung eines psychosozialen Schwerpunktjahres	Laufend
Strukturellen Verankerung	Verstärkter Fokus auf gesetzlich normiertem Gesundheitsschutz mittels Management von rd. 15,6 Tsd. Tauglichkeitsuntersuchungen, rd. 1.900 Impfungen und rd. 750 Sehbehelfzuweisungen	Laufend

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Ziel	Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX) um 2 Prozent pro Jahr	Status
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.	In Umsetzung
Methodik	Basis der Zielwertberechnung für den ASX bis zum Jahr 2030 ist der Durchschnitt 2010 bis 2019. Bei geringen Fallzahlen wird eine zweckmäßige ASX-Baseline von 10 herangezogen.	
<b>Maßnahme</b>		
Sicherheitsbewusstsein stärken, Aufmerksamkeit fördern, Regelkonformität prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen für Sicherheit: Sicherheitsveranstaltungen, Schulungen (§ 14-Unterweisung), E-Learning, Safety-Walks, Kampagnen, Risikoworkshops sowie Unterstützung durch die Präventivdienste und Arbeitspsycholog:innen</li> <li>– Schulungen (E-Learning, Deeskalationsstrainings / Verwendung von Bodycams, Verhaltensorientierte Schulungen für den Umgang mit herausfordernden Situationen / Kund:innen)</li> <li>– Mentor:innen- / Patinnensystem unter Mitarbeiter:innen</li> <li>– Persönliche Schutzausrüstung für Mitarbeiter:innen</li> </ul>	Laufend
Erfassung von Beinaheunfällen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung der Meldebereitschaft von Beinaheunfällen und unsicheren Handlungen bzw. Verbesserung des Meldezugangs (App-Lösung) und Nutzungsfreundlichkeit zur Erhöhung der Meldemoral</li> <li>– Schwerpunktinitiativen in Regionalleiter:innenmeetings und Teamleiter:innentagungen</li> </ul>	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	Erhöhung des Frauenanteils	Status
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. Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Dies erfolgt durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the-Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
Frauen-Karriere-Index (FKI)	Der Frauen-Karriere-Index (FKI) bildet die Basis für Maßnahmen und Initiativen zur Stärkung der Laufbahnentwicklung von Frauen im Konzern. Der Index bildet Kennzahlen ab, die alle wiederholend erhoben werden, und ermöglicht so interne und externe Benchmarkvergleiche sowie die evidenzbasierte Ableitung und Umsetzung von Förderungsmaßnahmen für Frauen. Erhebung, Maßnahmenableitung und Umsetzungsmonitoring erfolgen entlang eines ÖBB Prozessstandards. Ergänzend erfolgen Tiefenexplorationen bei einer Stichprobe an Mitarbeiterinnen. In Einzelinterviews werden Bedarfe und Wirkungstiefe qualitativ evaluiert und in ggf. in Maßnahmen gegossen. Die Indexierungen verweisen auf eine dynamische Weiterentwicklung von Frauen im Konzern.	Laufend
WiR – Women in Rail	Das Women-in-Rail-Agreement (WiR) 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. Die Evaluierung der Maßnahmen sowie der Fortschritt werden seit 2025 im neuen Women-in-Rail-Report dokumentiert.	Laufend
Programme im Rahmen der Gleichbehandlungspolicy	Umsetzung der Konzern-Policy Gleichbehandlung und den darin verankerten Vorgaben, wie Programme zur Förderung von Frauen, Ausschreibung von Funktionen, Auswahlkriterien, frauenspezifische Programme. Ergänzend wurden 2025 das INFRA-Frauennetzwerk #sheconnect, ein Frauen-Mentoringprogramm WOMENTOR, das unternehmensübergreifende Sparring im Mobility-Programm sowie verpflichtende Trainings für Führungskräfte und Teamkoordinator:innen zum Thema „Gleichbehandlung und sexuelle Belästigung“ etabliert.	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.

Maßnahme ohne spezifische Zielsetzungen <sup>9)</sup>	Status	Wesentliche IRO
Regionale Gleichbehandlungsbeauftragte	Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten und konzernweite Expert:innen für Vorfälle sexueller Übergriffe sind vertrauliche Ansprechpersonen für Kolleg:innen, die sich diskriminiert fühlen. Bei komplexen Fällen unterstützt das Gleichbehandlungsgremium. Mit den Maßnahmen rund um die Gleichbehandlung kann der Konzern daher schnell eingreifen und Diskriminierungen begrenzen.	Laufend S1-A-1 S1-A-9
Wir schauen hin (Kampagne)	„Wir schauen hin!“ – mit dieser Kampagne wurde Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sichtbar gemacht. Neben der Sensibilisierung ist auch die Wissensvermittlung entscheidend. Führungskräfte und Mitarbeiter:innen erhalten online und in Präsenztrainings Informationsmaterialien. Im Rahmen der Kampagne wird auf die internen Ansprechpartner:innen (siehe Konzernpolicy Gleichbehandlung) hingewiesen.	Laufend S1-A-1 S1-A-9
Weiterbildung & Trainings, Informationsmaterialien	Verpflichtendes Training „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“, Online Training „Gleichbehandlung – Rechte und Pflichten“, Workshops für Jugendvertrauenspersonen, E-Learning „Respektvolles Miteinander“ und „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“, Leitfaden „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“ für Führungskräfte, Betroffene und auch deren Kolleg:innen sowie weitere Informationsmaterialien Ein weiterer Schwerpunkt lag auf interkultureller Zusammenarbeit und Antirassismus.	Laufend S1-A-1 S1-A-9

<sup>9)</sup> Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf ÖBB Konzernebene zum Thema definiert; es sind jedoch 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 konzernweite Lösungscenter „Inclusion & Diversity“ werden einzelnen Maßnahmen aus dem Aktionsplan Inklusion konzernweit zur Verfügung gestellt.

Ziel	Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von $\geq 50\%$ )	Status
Zielumfang	Ziel ist es, mindestens die gesetzlich vorgeschriebene Quote von 4 % an Mitarbeiter:innen mit einem Behinderungsgrad von $\geq 50\%$ im der ÖBB Infrastruktur-Konzern zu erfüllen. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und in einem konzernweiten Diversity-Bericht dem Topmanagement der ÖBB-Infrastruktur AG zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt.	In Umsetzung
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.	
Maßnahme		
Kooperationen	Kooperationen mit Unternehmen und Jobplattformen für Menschen mit Behinderung, wie beispielsweise NEBA-Betriebservice 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
Kampagnen, Aktionstage und Veranstaltungen	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
Inklusive Standortbegehungen	2025 erfolgte das Testing der App für inklusive Standortbegehungen und Ableitung von Erkenntnissen und Maßnahmen.	Laufend
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

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 konzernübergreifenden Aus- und Weiterbildungsangebote werden in der ÖBB-Business Competence Center GmbH koordiniert, die eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen verantwortet die ÖBB-Infrastruktur AG. Im Sinne der fortlaufenden Digitalisierung des Bildungsbereichs und der Förderung des selbstgesteuerten Lernens setzen die ÖBB verstärkt auf digitale und hybride Lernformate und den Einsatz von künstlicher Intelligenz (z. B. Content-Creation). Im Fokus der Schulungen stehen die gezielte Kompetenzerweiterung und die Erhaltung der Employability aller Mitarbeiter:innen. Die IT-Systeme entwickeln sich von „Learning Management“ hin zu „Learning Experience“.

<b>Maßnahmen ohne spezifische Zielsetzungen<sup>1)</sup></b>		Status	Wesentliche IRO
	ÖBB Bildungskatalog: Der ÖBB-Bildungskatalog bietet ein umfangreiches und flexibel buchbares Angebot aus einer Vielzahl an Kursen. Diese sind auf die Bedürfnisse der einzelnen Zielgruppen zugeschnitten und verfolgen einen starken Praxisbezug.		
Lernangebote	ÖBB akademie: Die ÖBB akademie bietet umfassende, strategisch relevante Lern- und Entwicklungsangebote für definierte Zielgruppen – von Einsteiger:innen, Mitarbeiter:innen bis hin zu allen Führungskräften.  Digitale Lernformate: Im Jahr 2025 wurde vermehrt auf neue, digitale Lernformate wie E-Learnings und Apps gesetzt, um die Vermittlung von Lerninhalten interaktiver und praxisorientierter zu gestalten. Auch technische Schulungen werden zunehmend digital umgesetzt. Ergänzend wurde eine Plattform zum digitalen Coaching etabliert.	Laufend	S1-A-8
Leadership-Navigator – Führungskräfte-Entwicklung	Der Leadership-Navigator unterstützt Führungskräfte mit maßgeschneiderten Entwicklungsangeboten und -programmen bei der individuellen und fachlichen Kompetenzentwicklung.	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 Mitarbeiter:innen im Bahnsystem.	In Umsetzung	S1-A-8
Eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung	Der Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein bundesweites Kompetenzzentrum für eisenbahnspezifische Bildung. Das Portfolio umfasst, neben der Lehrlingsausbildung, betriebliche Ausbildungen (z. B. Fahrdienstleitung, Verschub), traktionstechnische Ausbildungen (z. B. Triebfahrzeugführer:innen, Wagendienst), technische Ausbildungen (z. B. Elektrotechnik, Fahrwerk, Sicherheitstechnik) und Schulungen zur Sicherheit im Gleisbereich.	Laufend	S1-A-8

<sup>1)</sup> Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf ÖBB Konzernebene zum Thema definiert; es sind jedoch 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.

<b>Maßnahmen ohne spezifische Zielsetzungen<sup>1)</sup></b>		Status	Wesentliche IRO
Lehre und Matura	Bei den ÖBB wird „Lehre und Matura“ aktiv gefördert. Somit wird Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung eröffnet.	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, bekannter und attraktiver zu gestalten.	Laufend	S1-A-10
Förderung von Talenten und digitalen Skills	Im Zukunftslabor der Lehrwerkstätte Wien wurde eine Virtual-Reality-Ausbildung entwickelt, gestaltet von Lehrlingen und Ausbilder:innen. Sie ermöglicht praxisnahe Schulungen zur Bahntechnik an einem virtuellen Wiener Hauptbahnhof. 2025 kam der virtuelle „Weichengarten“ hinzu, der die Vorbereitung auf Arbeiten am Weichenantrieb bereits in der Lehrwerkstätte unterstützt. Darüber hinaus fördern die ÖBB die digitalen Fähigkeiten der Lehrlinge durch die Teilnahme an Bundes- und Landeshackathons – in einem kreativen, wettbewerbsorientierten Umfeld.	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.	Laufend	S1-A-10

<sup>1)</sup> Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf ÖBB Konzernebene zum Thema definiert; es sind jedoch 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, wird verstärkt auf eine erhöhte Präsenz am Arbeitsmarkt gesetzt. Ziel ist eine optimale Candidate- und Employee-Experience. 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-to-Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen) – Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen auf gleichem Niveau halten	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf den 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
<b>Maßnahme</b>		
Employer-Branding-Strategie Always on	Die 2023 erstmalig gestartete Kampagne „Always on“ wurde erfolgreich weitergeführt. Präsenz als Arbeitgeber erfolgt dabei nicht nur im Rahmen von Werbekampagnen, sondern auch durch Sichtbarkeit an möglichen Kund:innen-Touchpoints wie beispielsweise Karrieremessen, Veranstaltungen, Events unterschiedlicher Größenordnung, Schulkooperationen, Kooperationen mit dem Arbeitsmarktservice und weiteren Bildungseinrichtungen sowie diverse Hochschulkooperationen. Erstmals fand ein konzernübergreifender Job-Erlebnistag in Innsbruck statt, bei dem sich Besucher:innen die Jobwelt der ÖBB erklären lassen konnten.	In Umsetzung
Jobshop	Der ÖBB Jobshop bietet Bewerber:innen die Möglichkeit, sich unkompliziert und ohne Anmeldung über die Karrieremöglichkeiten im ÖBB Konzern zu informieren. Durch den niederschweligen Zugang kann direkt mit Recruiting-Expert:innen der ÖBB Kontakt aufgenommen werden.	In Umsetzung
Image Kampagne   WAS MACHST DU?	Die ursprüngliche 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

Um den erhöhten Personalaufwand infolge einer gesteigerten Frühfluktuation zu vermeiden, werden gezielte Schwerpunktmaßnahmen zur Risikominimierung umgesetzt. „Bewerben-Bekommen-Behalten“ bildet dabei einen zentralen Bestandteil der strategischen Schwerpunkte für 2025 und die Folgejahre. Ergänzend werden durch eine werteorientierte Unternehmenskultur sowie ein konzernweites Führungskräfteentwicklungsprogramm (Leadership-Navigator) die definierten Initiativen umfassend implementiert und kontinuierlich kommuniziert.

<b>Ziel</b>	Das Ziel bis 2030 ist, dass die Fluktuation < 10 % und die Frühfluktuation < 15 % bleiben.	Status
Zielumfang	Das Ziel bezieht sich auf den 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
<b>Maßnahme</b>		
Umsetzung des Maßnahmenpakets Bewerben-Bekommen-Behalten	Im Fokus stehen dabei Maßnahmen entlang des gesamten Employee-Life-Cycles, wie die Durchführung von standardisierten sowie konzernweiten Onboarding-Prozessen, die Bereitstellung entsprechender Entwicklungsprogramme, Führungskräfteentwicklungstools sowie Maßnahmen im Performance- und Kompetenzmanagement.	In Umsetzung
Mitarbeiter:innen werben Mitarbeiter:innen	Das ÖBB Jobanbahner:innen-Programm für betriebskritische Funktionen wurde 2023 gestartet und 2025 aufgrund des Erfolgs fortgeführt. Persönliche Empfehlungen erhöhen die Chance, passende Kandidat:innen zu gewinnen. Führt eine Empfehlung zur Einstellung, wird das Engagement mit einer Prämie honoriert. Neu ist die verstärkte digitale Anbindung: Sie ermöglicht eine benutzungsfreundliche Beantragung und eine effizientere Abwicklung bis zur Prämienauszahlung.	In Umsetzung

**S1-6 Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens**

Die folgenden Kennzahlen gelten für den ÖBB Infrastruktur-Konzern:

	2025			2024		
	Frau	Mann	Gesamt	Frau	Mann	Gesamt
<b>Mitarbeiter:innen in Köpfen nach Arbeitsvertrag Stichtag 31.12.</b>						
<b>Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns<sup>2)</sup> 6)</b>		<b>19.175<sup>1)</sup></b>			<b>18.987</b>	
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>		<i>17.033</i>			<i>16.837</i>	
<b>Angestellte</b>	1.780	5.784	7.564	1.652	5.351	7.003
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.478</i>	<i>5.298</i>	<i>6.776</i>	<i>1.354</i>	<i>4.902</i>	<i>6.256</i>
<b>Arbeiter:innen</b>	432	4.097	4.529	387	3.907	4.294
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>169</i>	<i>3.589</i>	<i>3.758</i>	<i>143</i>	<i>3.408</i>	<i>3.551</i>
<b>Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung</b>	246	5.061	5.307	258	5.796	6.054
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>217</i>	<i>4.507</i>	<i>4.724</i>	<i>227</i>	<i>5.167</i>	<i>5.394</i>
<b>Lehrlinge</b>	310	1.465	1.775	268	1.368	1.636
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>310</i>	<i>1.465</i>	<i>1.775</i>	<i>268</i>	<i>1.368</i>	<i>1.636</i>
<b>Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns nach Geschlecht</b>	<b>2.768</b>	<b>16.407</b>	<b>19.175</b>	<b>2.565</b>	<b>16.422</b>	<b>18.987</b>
<i>davon befristete Beschäftigte<sup>3)</sup></i>	<i>28</i>	<i>31</i>	<i>59</i>	<i>27</i>	<i>51</i>	<i>78</i>
<i>davon unbefristete Beschäftigte<sup>4)</sup></i>	<i>2.740</i>	<i>16.376</i>	<i>19.116</i>	<i>2.538</i>	<i>16.371</i>	<i>18.909</i>
<b>Abrufkräfte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtzahl der Abgänge in Köpfen   Fluktuationsrate in Prozent<sup>5)</sup></b>		<b>1.685   8,8 %</b>			<b>1.595   8,4 %</b>	

<sup>1)</sup> Es gibt im Berichtszeitraum 2025 keine diversen Personen (VJ: 0).

<sup>2)</sup> Summe der befristeten und unbefristeten Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> Bei den unbefristeten Arbeitsverträgen sind die Lehrlinge inkludiert. Hinweis: Lehrlinge haben einen Ausbildungsvertrag.

<sup>5)</sup> 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-Kündigung, Entlassung, Tod etc.), Pensionierungen und Ruhestandsversetzungen.

<sup>6)</sup> 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: 99,8 %).

### S1-9 Diversitätskennzahlen

Diversitätskennzahlen ÖBB Infrastruktur-Konzern Stichtag 31.12.	2025			2024		
	Frau	Mann	divers	Frau	Mann	divers
Oberste Führungsebene in Köpfen   in % <sup>1)</sup>	59   18,8	254   81,2	0   0,0	52   17,0	254   83,0	0   0,0
Mitarbeiter:innen in Köpfen		19.175			18.987	
<i>davon unter 30 Jahre alt</i>		5.180			4.917	
<i>davon 30 bis 50 Jahre alt</i>		7.167			6.764	
<i>davon über 50 Jahre alt</i>		6.828			7.306	

<sup>1)</sup> Oberste Führungsebene = 1 oder 2 Ebenen unter Vorstandsmitgliedern / Geschäftsführer:innen (Verwaltungsorgane) und Aufsichtsratsgremium (Aufsichtsorgane).

### S1-10 Angemessene Entlohnung

Zur Beurteilung der angemessenen Entlohnung der Mitarbeiter:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns wurden die in *Unterkapitel „S1-1“ und „S1-4 S1-5“* 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 (Vj: 100 %) des ÖBB Infrastruktur-Konzerns abgedeckt.

Gesundheitsschutz und Sicherheit ÖBB Infrastruktur-Konzern	2025	2024
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen <sup>1)</sup>	0	0
Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle <sup>1)</sup>	282	332
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle <sup>1) 2)</sup>	10,1	12,0
Zahl der Ausfallstage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfolgen infolge von Arbeitsunfällen in Bezug auf die ÖBB Mitarbeiter:innen	8.338	7.934
Arbeitsunfallrate pro 1.000 Mitarbeiter:innen (ASX) <sup>3) 4)</sup>	11,8	14,4
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen „anderer Arbeitskräfte“ die an den Standorten des Unternehmens tätig waren.	0	1

<sup>1)</sup> Die Kennzahlen beinhalten ÖBB Mitarbeiter:innen sowie Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind.

<sup>2)</sup> Lost-Time-Injury-Rate (LTIR): Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen bezogen auf eine Million Anwesenheitsstunden.

<sup>3)</sup> 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).

<sup>4)</sup> 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. Der Dienstgeber hat grundsätzlich keine Informationen über die Art der Erkrankung der Mitarbeiter:innen bzw. auch kein Recht auf Diagnoseauskunft. Aus diesem Grund kann die ÖBB keine diesbezüglichen Daten angeben. Im Jahr 2024 wurde jedoch erstmals die Anzahl der Berufskrankheiten erhoben. Dabei wurden für 2025 fünf Fälle (Vj: 7) von durch Schall verursachter Schwerhörigkeit und zwei Fälle von Hauterkrankungen infolge UV-Exposition (Vj: 0) 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 2025 6,8 (Vj: 7,0).

Vergütungskennzahlen <sup>1)</sup>	2025	2024	2023
Männlich in Euro pro Stunde	33,8	32,1	31,8
Weiblich in Euro pro Stunde	33,0	30,2	29,4
Geschlechterspezifisches Verdienstgefälle (Gender-Pay-Gap) in Prozent	2,5 <sup>2)3)</sup>	5,9 <sup>2)</sup>	7,6 <sup>2)</sup>
Verhältnis Vergütung bestverdienende Person zum Median aller Beschäftigten	6,8	7,0	7,5

<sup>1)</sup> Werte können aufgrund von Rundungsdifferenzen geringfügig abweichen.

<sup>2)</sup> 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 und dessen Wegfall die Arbeitstage senken kann. 2023: 247 Arbeitstage; 2024: 251 Arbeitstage; 2025: 250 Arbeitstage. Dieser Umstand und der Generationeneffekt, der sich bemerkbar macht, sorgen dafür, dass die Bruttostundenverdienste nicht direkt in derselben Höhe steigen wie die KV-Valorisierungen.

<sup>3)</sup> Rückgang des Gender Pay Gaps aufgrund der Auswirkung des Generationenwechsels auf die Gehaltsdemographie. Im Jahr 2025 haben neuereintretende Männer im Durchschnitt weniger verdient als ausgetretene Männer (Pensionen, sonstige Abgänge). Bei weiblichen Ein- und Austritten ist die Differenz geringer.

Berechnung des Gender-Pay-Gaps im ÖBB Infrastruktur-Konzern: Die Kennzahl wird als prozentuale Differenz des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes von Frauen und Männern berechnet. Durchschnitt Frauen subtrahiert vom Durchschnitt Männer dividiert durch Durchschnitt Männer mal 100. Die Grund- und Nebenbezüge (Überstunden, Zulagen, Sachbezüge etc.) werden gemäß Einkommensbericht berücksichtigt. Die Summe wird durch Pflichtleistungen sowie Mehr- / Minderleistungen dividiert.

Berechnung des Median im ÖBB Infrastruktur-Konzern: Die Kennzahl setzt den Median der Einkommen im ÖBB Infrastruktur-Konzern ins Verhältnis zum Entgelt der höchstverdienenden Person (CEO) laut Corporate Governance Bericht. Grundgehalt und definierte Nebenbezüge (z. B. Zulagen, Sachbezüge) fließen in die Berechnung ein. Der Median dieser Werte wird ebenfalls ins Verhältnis zum CEO-Entgelt gesetzt.

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

Die Gesamtanzahl der arbeitsbezogenen Vorfälle in Bezug auf Diskriminierung einschließlich Belästigung betrug zum Stichtag 31.12.2025 für den ÖBB Infrastruktur-Konzern 1 (Vj: 0). 2025 wurde erstmals die Gesamtzahl der Beschwerden aus den unterschiedlichsten Kanälen (z. B. Gleichbehandlungsbeauftragte, Whistleblower:innenplattform, psychologische Helpline etc.) erhoben. Die Gesamtzahl der Kontaktaufnahmen mit Beschwerden bezüglich Diskriminierung betrug zum Stichtag 31.12.2025 für den ÖBB Infrastruktur-Konzern 40 (Vj: 22). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr kann sowohl auf die erweiterte Datengrundlage als auch auf andere Faktoren – wie etwa eine steigende Awareness und damit verbundene höhere Meldeaktivität – zurückzuführen sein.

Im Berichtszeitraum ist es zu keinen (Vj: 0) wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit beschriebenen arbeitsbezogenen Vorfällen und Beschwerden gekommen.

Im Berichtszeitraum gab es keine (Vj: 0) schwerwiegenden Vorfälle und keine (Vj: 0) 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 findet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1) 2)</sup>	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

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

<sup>2)</sup> Es gibt es keine Änderungen bei den bestehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen 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 „ESRS 2 SBM-2“* dargestellt.

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

Die ÖBB berücksichtigen bei der Beschaffung von Dienstleistungen und Produkten soziale Grundsätze und ökologische Kriterien. Diese fließen individuell maßgeschneidert und rechtssicher in Ausschreibungsbestandteile ein. Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wird in *Unterkapitel „ESRS 2 IRO-1“* beschrieben.

Folgende Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sind von den genannten wesentlichen Auswirkungen umfasst:

Art der Arbeitskräfte	Wesentliche Auswirkung
Arbeitskräfte, die am Standort des Unternehmens arbeiten, aber nicht zur eigenen Belegschaft gehören	S2-A-1
Arbeitskräfte, die für das Unternehmen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette tätig sind	S2-A-1
Arbeitskräfte, die für das Unternehmen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette tätig sind	S2-A-1
Arbeitskräfte, die im Betrieb eines Gemeinschaftsunternehmens oder einer Zweckgesellschaft mit Beteiligung des berichterstattenden Unternehmens tätig sind	S2-A-1
Arbeitskräfte (aus den genannten oder sonstigen Kategorien), die aufgrund ihrer inhärenten Merkmale oder besonderer Umstände besonders anfällig für negative Auswirkungen sind, wie Mitglieder einer Gewerkschaft, Wanderarbeitnehmende, Heimarbeitskräfte, Frauen oder junge Arbeitskräfte	S2-A-1

Die ÖBB stellen hohe Anforderungen sowohl an die Arbeitsbedingungen im eigenen Unternehmen als auch in der gesamten Wertschöpfungskette und setzen dahingehend vielfältige Maßnahmen. Das soll zur Schaffung und Aufrechterhaltung attraktiver und sicherer Arbeitsstellen beitragen. Grundlage für die Zusammenarbeit mit Lieferanten bilden die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie der Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct), die wichtige soziale und ökologische Anforderungen in der Zusammenarbeit mit den ÖBB festhalten. Lieferanten aus wesentlichen Warengruppen werden zur Durchführung einer externen Nachhaltigkeitsbeurteilung aufgefordert. Zusätzlich halten Qualitäts-, soziale und ökologische Ausschreibungskriterien sowie weitere Vertragsbestandteile Nachhaltigkeitsanforderungen fest. Nicht zuletzt legt der ÖBB Einkauf, wo es möglich ist, Wert auf den Abschluss langfristiger Verträge, um Planbarkeit für Lieferanten sowie die Versorgungssicherheit zu fördern. Einen weiteren Schwerpunkt legen die ÖBB auf Maßnahmen, um Klein- und Mittelunternehmen zu unterstützen, beispielsweise indem teilweise große Ausschreibungen in kleinere Lose unterteilt werden.

Über diese bereits bestehenden Maßnahmen zum Umgang mit dem Thema „Arbeitnehmer:innen der Wertschöpfungskette“ hinaus wurden jedoch im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse keine wesentlichen positiven Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifiziert. Die identifizierte potenzielle negative Auswirkung auf die Arbeitnehmer:innen der Wertschöpfungskette ist durch die Wertschöpfungsketten im Zusammenhang mit den Beschaffungsschwerpunkten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns gegeben. Und zwar dadurch, 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 sowie der Rohstoffintensität steht.

Im Jahr 2024 fanden Befragungen von Stakeholder:innen zum Thema „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ statt, um Risiken zu bewerten. Darauf aufbauend fanden in den letzten zwei Jahren drei Stakeholder:innen-Round-Tables statt, in denen die Teilnehmer:innen Risiken in wesentlichen Branchen identifizierten, diskutierten und bewerteten. Im Zuge dessen wurde diskutiert, ob Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen oder Arbeitskräfte in einem bestimmten Arbeitskontext stärker von wesentlichen Risiken betroffen sein könnten. Die Stakeholder:innen gaben an, dass die Arbeitnehmer:innensicherheit von externen Arbeitskräften, die an Standorten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns tätig sind, stärker von potenziellen Risiken betroffen sein können. Zudem wurden Lösungsansätze zur Bearbeitung der Risiken gesammelt.

**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 <sup>1)</sup>	Beschreibung
S2-K-1	Allgemeine Geschäftsbedingungen bei Lieferantenbeziehungen	Die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des ÖBB Konzerns enthalten verbindliche Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit mit Lieferanten – darunter die Bereitstellung nachhaltigkeitsrelevanter Daten, Anforderungen an die Produktsicherheit, Sozialstandards und Datenschutz. Auch Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping sowie die Einhaltung von Arbeitsrechten und Schutzvorschriften durch potenzielle Subunternehmer:innen sind verpflichtend geregelt. Die AGB werden in der vor- und teilweise nachgelagerten Wertschöpfungskette angewendet. Ihre inhaltliche Ausgestaltung erfolgt durch den ÖBB Holding-Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Konzerngesellschaften, wobei die Verantwortung durch einen Vorstandsbeschluss gegeben ist. Wo relevant, werden Aspekte der Inklusion – insbesondere Barrierefreiheit – berücksichtigt.
S2-K-2	Supplier Code of Conduct (SCC)	Der Supplier Code of Conduct (SCC) definiert die Anforderungen des ÖBB Konzerns an das Geschäftsgebaren seiner Lieferanten. Er adressiert zentrale Nachhaltigkeitsaspekte wie Korruption, Datenschutz und geistige Schutzrechte, Menschenrechte, Diversität, Arbeitsbedingungen und Sicherheit sowie das Verbot von Zwangsarbeit, moderner Sklaverei, Kinderarbeit und Menschenhandel. Lieferanten sind verpflichtet, die im SCC festgelegten Prinzipien entlang ihrer gesamten Lieferkette weiterzugeben. Der Anwendungsbereich umfasst die vor- und teilweise nachgelagerte Wertschöpfungskette der Lieferanten des ÖBB Konzerns. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding-Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Konzerngesellschaften, wobei der Beschluss durch den Vorstand erfolgte. Der SCC verlangt die Förderung der Chancengleichheit und fairen Behandlung der Mitarbeiter:innen unabhängig von Geschlecht, sexueller Orientierung, Alter, Nationalität oder kultureller sowie ethnischer Zugehörigkeit, sozialem Hintergrund oder politischer Zugehörigkeit, religiöser Überzeugung und Weltanschauung, körperlicher oder geistiger Behinderung, Familienstand oder Schwangerschaft und Mitgliedschaft in Arbeitnehmer:innenorganisationen einschließlich Gewerkschaften.
2-K-3	Handlungsanleitung nachhaltige Beschaffung	Die Handlungsanleitung definiert Grundsätze für Nachhaltigkeit im Einkauf der ÖBB und richtet sich an strategische Einkäufer:innen (Lead-Buyer) im Konzern. Sie behandelt insbesondere die Sicherstellung der Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette sowie Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen. Der Anwendungsbereich umfasst die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Jurist:innen, wobei die Freigabe durch den Chief Procurement Officer erfolgt. Es werden keine spezifischen Gruppen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette adressiert.

S2-K-4	Toolbox „Nachhaltige Beschaffung“	<p>Die Toolbox enthält vergaberechtlich geprüfte Ausschreibungskriterien zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten im Einkauf. Sie wird laufend aktualisiert und umfasst unter anderem Kriterien zu sozialen Nachhaltigkeitszielen, Erhöhung der Arbeitssicherheit und Gleichberechtigung (Diversität, Barrierefreiheit, Beschäftigung älterer Arbeitnehmer:innen, Einsatz von Lehrlingen, Gender- und Diversity sowie soziale Verantwortung).</p> <p>Der Anwendungsbereich umfasst die vor- und teilweise nachgelagerte Wertschöpfungskette. Die inhaltliche Abstimmung erfolgt durch den Holding-Konzerneinkauf gemeinsam mit Fachexpert:innen, die Verantwortung liegt beim Chief Procurement Officer.</p>
S2-K-5	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie <sup>2)</sup>	<p>#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele u. a. im sozialen Bereich und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende. Für Themen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert:</p> <p>Wir stellen die Abbildung und Einhaltung der Nachhaltigkeitszielsetzungen durch Integration in Beschaffungsabläufe sicher und fokussieren dabei auch soziale Belange der Wertschöpfungskette. Wir entwickeln das Risikomanagement der Lieferkette in Bezug auf das Standort- sowie Branchenrisiko weiter, um Prioritäten abzuleiten und potenzielle Verstöße zu vermeiden. Wir fördern den Wissenstand unserer Mitarbeiter:innen durch Schulungsangebote und Weiterbildungen im Bereich nachhaltige Beschaffung und soziale Aspekte der Wertschöpfungskette. Wir beteiligen uns an Forschungsprojekten und Brancheninitiativen zur Verbesserung des Wissensstandes der Wertschöpfungskette und zur Ableitung weiterführender sozialer Kriterien.</p>

<sup>1)</sup> Die Strategien werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft.

<sup>2)</sup> Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

Der ÖBB Konzern bekennt sich zu den Menschenrechten, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen sowie den internationalen Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) – und erwartet dies auch von seinen Lieferanten. Die Zusammenarbeit mit wesentlichen Lieferanten basiert auf klaren Anforderungen (siehe Tabelle „Konzepte“): Die AGB regeln u. a. Arbeitssicherheit, Datenschutz, Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping sowie geregelte Arbeitszeiten auch für Subunternehmen. Der Supplier Code of Conduct ergänzt diese um ethische Grundsätze und verpflichtet zur Einhaltung internationaler Standards. Die Zustimmung zum Kodex erfolgt über das Einkaufssystem. Generell gelten diese Bestimmungen für alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, wobei einige Themenschwerpunkte im Besonderen spezifische Gruppen betreffen. Die Handlungsanleitung sowie die Toolbox „Nachhaltige Beschaffung“ richten sich an die Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns und finden somit auch im ÖBB Infrastruktur-Konzern Anwendung. Sie unterstützen die Einhaltung von Nachhaltigkeitsprinzipien im Einkauf. Die Themen „Moderne Sklaverei“, „Zwangsarbeit“, „Kinderarbeit“, „Menschenhandel“ sowie die Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit von Mitarbeiter:innen werden ebenfalls im Supplier Code of Conduct adressiert.

Zur Bewertung relevanter Lieferanten werden externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen eingefordert, welche auch die Themen „Menschenrechte“ sowie das „Management der Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ umfassen. Des Weiteren können Onsite-Audits bei Bedarf durchgeführt werden. Gleichzeitig können Verdachtsfälle in der Wertschöpfungskette auch bei den ÖBB über direkte Beziehungen zu den Einkäufer:innen, Projektmitarbeiter:innen oder Bedarfsträger:innen gemeldet werden. Darüber hinaus wird die Arbeitnehmer:innenvertretung hinzugezogen, beispielsweise für die Analyse wesentlicher Risiken in der Wertschöpfungskette. Bei relevanten Vergaben erfolgt die Einbindung von Gewerkschaft und weiteren Sozialpartner:innen, z. B. zur Berücksichtigung der Bedürfnisse besonders vulnerabler Gruppen.

**S2-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen**

Im Rahmen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse und der Stakeholder:innen-Round-Tables 2024 und 2025 wurden offizielle Vertreter:innen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette eingebunden und auch zu Risiken für vulnerable Gruppen befragt. Die Wesentlichkeitsanalyse wird künftig regelmäßig aktualisiert.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern beteiligt sich gemeinsam bzw. in Abstimmung mit dem ÖBB Konzern an verschiedenen Plattformen des Eisenbahnsektors wie der Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC), der Railsponsible Initiative und der Sustainable Rail Initiative (SRI). Über den Bahnsektor hinaus engagiert sich vor allem der ÖBB Infrastruktur-Konzern in bautechnischen Initiativen, wie der österreichischen Bautechnikvereinigung welche sich u. a. auch mit sozialer Nachhaltigkeit im Baugeschehen und deren Verbesserung befassen. Dort werden Erfahrungen ausgetauscht und Empfehlungen zur Förderung von Nachhaltigkeit und Risikominimierung erarbeitet. Der Austausch erfolgt je nach Initiative regelmäßig. Derzeit wird die Stakeholder:innenbindung dezentral nach Verantwortungsbereich organisiert.

**S2-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können**

Beschwerden und Anliegen können über verschiedene Kanäle eingebracht werden: persönlicher Kontakt, öffentlich bekannte Kommunikationskanäle der ÖBB, die Kanäle des direkten Bedarfsträgers oder Einkaufs sowie – für bestimmte Themen – die ÖBB Whistleblower:innensplattform. Diese Vielfalt gewährleistet eine breite und niederschwellige Möglichkeit zur Meldung von Vorfällen, auch durch Interessenvertretungen. Die Whistleblower:innenplattform bietet zudem zusätzliche Schutzmaßnahmen. Der Schutz von Einzelpersonen und deren Anonymität im Meldeverfahren wird im *Unterkapitel „G1-1 G1-3“* beschrieben.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern arbeitet gemeinsam mit dem ÖBB Konzern fortlaufend an einer Weiterentwicklung der Prozesse. Im Jahr 2025 wurden keine die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betreffenden Meldungen abgegeben. Deshalb mussten keine Abhilfemaßnahmen geplant oder durchgeführt werden.

**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**

Im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wurden Ziele und Maßnahmen definiert, die in den nachfolgenden Tabellen dargestellt werden.

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
An Stakeholder:innen-Round-Tables teilnehmende Organisationen	2025	10	Personen	2024	5	15	5	S2-K-5	S2-A-1
Weiterentwicklung der Risikoanalyse	2029	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	S2-K-5	S2-A-1
Durchführung von Schulungen für Einkäufer:innen	2030	24	Anzahl Termine	2023	3	9	6	S2-K-5	S2-A-1

Gesetzliche Vertreter:innen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wurden wie oben beschrieben bei der Erarbeitung der wesentlichen Themen eingebunden, um Erkenntnisse bzw. Verbesserungsmöglichkeiten zur Erarbeitung von Zielen zu gewinnen. Weitere Informationen wurden im Zuge eines Round Tables eingeholt, an welchem Vertreter:innen strategischer Lieferanten und von Arbeitnehmer:innen, der Wissenschaft sowie einer Entwicklungshilfeorganisation teilnahmen. Die Ergebnisse wurden in die Wesentlichkeitsanalyse übernommen und werden in das Schulungsprogramm für Einkäufer:innen, entsprechende Unterlagen und in weiterer Folge in Ausschreibungen integriert.

<b>Ziel</b>	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, wurde im Geschäftsjahr 2025 genauer auf die Hintergründe eingegangen. Dazu wurden auch verstärkt die Ergebnisse anderer ESRS-Standards, wie beispielsweise die Ressourcenzuflüsse unter E5-4 betrachtet, um sicherzustellen, dass wichtige Lieferanten mit großen Massenzuflüssen und deren Branchen abgedeckt sind. Durch die Ausweitung der Stakeholder:inneninterviews wurde ein besserer Einblick in nachgelagerte potenzielle Konsequenzen für Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette sowie notwendige Maßnahmen abgeleitet.	Abgeschlossen
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 ESRS 2 MDR-T (siehe <i>Status</i> ). Die Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten fließen im Laufe der Zielumsetzung auch durch den weiteren Informationseintrag der Stakeholder:innen und eine Fortsetzung der Gespräche mit den Interessenvertreter:innen ein.	
<b>Maßnahme</b>		
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 weiter fortgesetzt werden, 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 wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.	In Umsetzung
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. 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.	Abgeschlossen

<b>Ziel</b>	Bis 2029 soll die Risikoanalyse des ÖBB Konzerns weiterentwickelt werden, um quantitative Daten als Maßnahmenbasis liefern zu können.	Status
Zielfumfang	Der Zielfumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette im Sinne von Vertragspartnern. Die bereits erarbeitete Risikoanalyse von Lieferanten basierend auf zugrunde liegenden Branchen und deren Risikoeinschätzungen gemäß externer Quellen wie des UN-Global Compacts soll aufbauend auf den ersten erfassten Ergebnissen weiterentwickelt und nachgeschärft werden, damit eine Priorisierung möglich wird. Informationen zu Unternehmensstandort, Branchen sowie Beurteilungsergebnisse externer Nachhaltigkeitsbeurteilungen sollen kombiniert werden, um ein umfassenderes Bild über das soziale Nachhaltigkeitsrisiko einzelner Lieferanten bieten zu können. Dafür wird ein entsprechendes IT-System aufgesetzt 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 verstärkt auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte in den Beschaffungen 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. Das Zieljahr wurde von 2026 auf 2029 verschoben, um neue Entwicklungen rund um „EU Omnibus“ und Änderungen zur Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) entsprechend abbilden zu können.	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
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 verbundenen wesentlichen potenziellen 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
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 (S2-A-1) klarer abzubilden und ggf. zu minimieren. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Lieferanten und die mit diesen im Zusammenhang stehenden Beschaffungen.	In Umsetzung
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 (S2-A-1) weiter reduziert werden, da neben dem Lieferantenkodex weiterführende Vertragsbestandteile Anwendung finden können. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Einkäufer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns.	In Umsetzung

Ziel	Durchführung von Schulungen für Einkäufer:innen	Status
Zielumfang	Der Zielumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, da die Einkäufer:innen die über die Basisanforderungen hinausgehenden Bedingungen für Lieferant:innen festlegen. In den Schulungen werden gesetzliche Anforderungen, Risiken, vergaberechtliche Grundlagen sowie mögliche Nachhaltigkeitskriterien besprochen. Weiters werden die oben beschriebenen Konzepte diskutiert und Good-Practice Beispiele aus der Beschaffungspraxis geteilt.	In Umsetzung
Methodik	Die inhaltliche Erarbeitung erfolgt unter anderem auf Basis der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie nachgelagerten Stakeholder:innenbefragungen des ÖBB Konzerns und des ÖBB Infrastruktur-Konzerns. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring. Die Inhalte werden kontinuierlich an gesetzliche Vorgaben sowie das Feedback von Stakeholder:innen angepasst. Das Ziel ist erstmalig im Berichtsjahr angelegt.	
<b>Maßnahme</b>		
Schulungsplan & -umsetzung	Einkäufer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns werden regelmäßig im Einsatz von Nachhaltigkeitsaspekten geschult. Zusätzlich stehen Unterlagen zur Verfügung, die wichtige Informationen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beinhalten (z. B. Handlungsanleitung, Handbücher). Der Betrachtungsrahmen entspricht den Einkäufer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns, wobei die Steuerung durch den ÖBB Konzern gesamtheitlich erfolgt.	In Umsetzung

Im Rahmen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Stakeholder:innen nach den wesentlichen Nachhaltigkeitsrisiken für die ÖBB im Bereich der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette befragt. Darauf aufbauend wurden genauere Informationen bei Stakeholder:innen-Round-Tables eingeholt. Dabei wurden wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette diskutiert sowie zusätzliche Handlungsansätze identifiziert. Die Ansätze und Maßnahmen wurden evaluiert und den jeweiligen Fachabteilungen mitgeteilt. Zusätzliche, bereits bestehende Maßnahmen wurden in den vorangegangenen Kapiteln erläutert. 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:

Sonstige Maßnahmen im Bereich Menschenrechte in der Wertschöpfungskette		Status	Wesentliche IRO
Ansprechstelle Team „Nachhaltige Beschaffung“	Zur Koordination von Nachhaltigkeit im Einkauf wurde im Jahr 2023 das Team „Nachhaltige Beschaffung“ ins Leben gerufen, welches aus Einkaufsexpert:innen besteht und Maßnahmen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten und teilweise nachgelagerten Wertschöpfungskette entwickelt, koordiniert und kontrolliert.	In Umsetzung	S2-A-1
Weiterentwicklung der Tools	Im Jahr 2025 wurde die Toolbox „Nachhaltige Beschaffung,“ die Risikoanalyse sowie die Handlungsanleitung weiterentwickelt, um wesentliche Chancen und Risiken in der Wertschöpfungskette noch besser abzubilden.	Abgeschlossen	S2-A-1
Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen für relevante Lieferanten	Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen umfassen die Themen „Menschenrechte“ sowie „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ und zeigen etwaige Schwachstellen auf. Bei relevanten Lieferanten z. B. aufgrund der Branche, der Auftragshöhe etc. werden externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen eingefordert.	In Umsetzung	S2-A-1
Einsatz von sozialen Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen	Bei relevanten Ausschreibungen werden soziale Ausschreibungskriterien eingesetzt, z. B. Produktzertifikate, um soziale Standards für Ausschreibungen einzufordern.	In Umsetzung	S2-A-1
Implementierung eines IT-Systems zur Sammlung von NH-Informationen	Derzeit befindet sich ein neues IT-System in Umsetzung, mit dem Nachhaltigkeitsinformationen auf Unternehmens- und Produktebene gesammelt werden können.	In Umsetzung	S2-A-1

Projekt zum Erfahrungsaustausch Menschenrechte in der Wertschöpfungskette	Im Rahmen der ERPC-Arbeitsgruppe „Nachhaltige Beschaffung“ der European Railways Purchasing Conference (ERPC) organisierten die ÖBB Erfahrungsaustauschtermine zu Ausschreibungskriterien für die Berücksichtigung der Menschenrechte. Der Betrachtungsrahmen entspricht wesentlichen Akteuren der Wertschöpfungskette.	In Umsetzung	S2-A-1
Projekt zur Erhöhung der Transparenz in der Wertschöpfungskette	Innerhalb der Nachhaltigkeitsinitiative „Railponsible“ 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 der Elektronikbranche, zu verbessern. Das Projekt wurde 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.	Abgeschlossen	S2-A-1

Zusätzlich zu den oben beschriebenen Maßnahmen werden relevante Lieferanten zur Abgabe einer externen Nachhaltigkeitsbeurteilung aufgefordert, um Schwachstellen im Management der Menschenrechte entlang der Lieferkette zu identifizieren. Weiters wurde eine Risikoanalyse auf Basis von Unternehmensstandorten, Branchen und Beschaffungsvolumen durchgeführt. Dadurch kann in Zukunft zielgenauer festgestellt werden, welche Maßnahmen erforderlich und angemessen sind. Der ÖBB Konzern verfügt bereits über Schulungen für Mitarbeiter:innen im Einkauf, in denen Nachhaltigkeitskriterien für Ausschreibungen sowie das Nachhaltigkeitsmanagement entlang der Lieferkette erläutert werden. Ergänzend bietet die Toolbox „Nachhaltige Beschaffung“ geprüfte Kriterien zur Verbesserung der sozialen Nachhaltigkeit, die individuell in Ausschreibungen eingesetzt werden. In allen Lead-Buyer-Organisationen sind Verantwortliche für das Thema „Nachhaltigkeit im Einkauf“ bestimmt.

Anlassbezogen werden im konzernalen Verbund notwendige Ressourcen zur Implementierung von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde das Team „Nachhaltige Beschaffung“ auf Konzernebene implementiert, welches Maßnahmen zur erfolgreichen Umsetzung von Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette auch für den ÖBB Infrastruktur-Konzern entwickelt und steuert. Die Aufwände für finanzielle Mittel teilen sich auf mehrere Maßnahmen auf und betragen für den gesamten ÖBB Konzern ab dem Jahr 2024 rund 2 Mio. EUR.

### S3 Betroffene Gemeinschaften

#### S3 Übersicht

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

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1) 2)</sup>	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 verschärften Auflagen im Zusammenhang mit Schallschutz führen zu erhöhten Kosten und Reputationsschäden.	Risiko	Mittelfristig	

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

<sup>2)</sup> Es gibt es keine Änderungen bei den bestehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen 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 Reputationsschäden für den ÖBB Infrastruktur-Konzern führen.

Im Rahmen der „Night noise guidelines for Europe“ (NNGL) fasste die Weltgesundheitsorganisation (WHO) 2009 wissenschaftliche Untersuchungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen nächtlicher Lärmbelastung in Europa zusammen und leitete den langfristigen Zielwert des Nachtlärmindex von  $L_{night, outside}$  von 40 dB ab. Dieser wird als unterer Grenzwert angesehen, der den Schutz empfindlicher Gruppen (etwa Kinder, chronisch Kranke und ältere Menschen) vor den negativen Auswirkungen gewährleistet.

Die 2018 publizierte Aktualisierung „Environmental Noise Guidelines for the European Region“ der WHO empfiehlt für den Schienenverkehrslärm die durchschnittliche Lärmbelastung  $L_{DEN}$  auf kleiner als 54 dB zu verringern, um „schädliche gesundheitliche Auswirkungen“ zu verhindern. Für die nächtliche Lärmbelastung wird auf Basis medizinischer Grundlagen ein Nachtlärmindex  $L_{night, outside}$  von weniger als 44 dB zur Vermeidung von „negativen Auswirkungen auf den Schlaf“ empfohlen. Bei der Grenzwert-Gesetzgebung finden darüber hinaus allgemeine Rahmenbedingungen, wie z. B. volkswirtschaftliche, ebenfalls Berücksichtigung. Diese Quellen unterstützen den ÖBB Infrastruktur-Konzern dabei, ein besseres Verständnis zu entwickeln, dass betroffene Gemeinschaften mit bestimmten Merkmalen von den Auswirkungen stärker gefährdet sein könnten. Risiken, die sich für den ÖBB Infrastruktur-Konzern 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**

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

Nr.	Konzept	Beschreibung
S3-K-1	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie <sup>*)</sup>	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele u. a. im sozialen Bereich und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende. Für Themen der betroffenen Gemeinschaften ist folgende Stoßrichtung in der Strategie formuliert: – Wir arbeiten daran, Schallemissionen entlang des Streckennetzes zu reduzieren und dadurch negative Auswirkungen für Anrainer:innen zu minimieren. So nehmen wir unsere gesellschaftliche Verantwortung wahr.
S3-K-2	Aktionsplan Umgebungslärm 2024 <sup>47)</sup>	Der Aktionsplan Umgebungslärm 2024 für Schienenstrecken außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen bildet die strategische Grundlage für das Management der wesentlichen Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften für die ÖBB-Infrastruktur AG. Ziel des Aktionsplan Umgebungslärm 2024 ist es, die negativen Auswirkungen auf Anrainer:innen durch Schallemissionen zu reduzieren; er umfasst dabei Maßnahmen im Bereich der Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahnbestandsstrecken, Reinvestition von Schallschutzwänden an Eisenbahnbestandsstrecken, „leise“ Güterwagen, Bahnlärmforschung sowie das Monitoring an der Lärmmessstelle Lind ob Velden. 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 sind umfasst. Das Konzept deckt alle Anrainer:innen entlang dieser Strecken ab. Der Aktionsplan Umgebungslärm 2024 ist ein strategisches Instrument der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), gegenüber der Europäischen Kommission und stellt eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die 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.

<sup>\*)</sup> Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur-Konzern.

<sup>47)</sup> [https://www.laerminfo.at/dam/jcr:3fbfc3ce-032a-4107-944d-6ea600821b81/Aktionsplan\\_Umgebungslaerm\\_2024\\_Eisenbahnen.pdf](https://www.laerminfo.at/dam/jcr:3fbfc3ce-032a-4107-944d-6ea600821b81/Aktionsplan_Umgebungslaerm_2024_Eisenbahnen.pdf).

### S3-2 S3-3 Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen und Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Die Einbeziehung von Gemeinden bei Bestandslärmsanierungen erfolgt anlassbezogen durch folgende Gremien: Jahrestagung, Lärmschutz-Lenkungsausschuss je Bundesland und projektbegleitende Arbeitsgruppen. Interessierte Gemeinden melden ihr Anliegen beim jeweiligen Bundesland, dem BMIMI oder dem ÖBB Infrastruktur-Konzern. Anschließend werden Untersuchungsgebiet, Planungsvertrag und lärmtechnische Untersuchung festgelegt, die in weiterer Folge zu einer Grobkostenschätzung und einem Vertrag zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen führen. Die Einbeziehung von Gemeinden bei Schallschutzmaßnahmen im Zuge von Neu- und Ausbauprojekten wird im entsprechenden Projekt abgewickelt. Ein beachtlicher Anteil der im Bestandslärmsanierungsprogramm erfassten Maßnahmen in den betroffenen Gemeinden wurde bereits saniert. In einem kleineren Teil der Gemeinden ist eine Sanierung nicht erforderlich, da bereits durch Großprojekte Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wurden oder kein Interesse an der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen im Gemeindegebiet besteht. Aktuell befinden sich auch Sanierungen in Planung bzw. Umsetzung, in einigen Gemeinden wurden bereits entsprechende Verträge unterzeichnet, in anderen sind diese gerade in Abstimmung. Da das Thema „Schall“ in den Organisationseinheiten „Asset Management und Strategische Planung“ strategisch sowie „Streckenmanagement und Anlagenentwicklung“ operativ angesiedelt ist, ist die Vorständin des Ressorts Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung die ranghöchste Position im ÖBB Infrastruktur-Konzern, welche für die Einbeziehung betroffener Gemeinschaften verantwortlich ist. Das Einhalten der in *Unterkapitel „SBM-3“* beschriebenen Regulatorien gewährleistet, dass auch die Bedürfnisse der besonders vulnerablen Gruppen abgedeckt sind.

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. In der Anrainer:innen- und Stakeholder:innenkommunikation 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. Dazu gehört beispielsweise eine klare Kommunikation, die darauf hinweist, dass Bauarbeiten für einen begrenzten Zeitraum lärmintensiv sein und zu Einschränkungen führen könnten. Die niederschwelligste Form der Partizipation ist die Information: Maßnahmen umfassen hier etwa Postwurfsendungen, Informationsfolder, Ausstellungen, Informationsveranstaltungen oder Online-Informationsangebote. 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. Damit werden akzeptable Lösungen für alle Stakeholder:innen angestrebt.

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](mailto:infra.kundenservice@oebb.at)), Kontaktformular (<https://infrastruktur.oebb.at/de/kontakt/kontaktformular>) oder Social Media eingemeldet werden. Diese Kontaktmöglichkeiten werden in allen Korrespondenzen, Informationsmaterialien, Webauftritten etc. mitkommuniziert. Während des Ablaufs der Bearbeitung von Anfragen und Beschwerden werden Aktionspunkte sowie Anlagen in einem digitalen Verwaltungssystem erfasst und gespeichert. Periodische Auswertungen sind die Grundlage für das Management. Dadurch wird auch die Beantwortungsdauer und die Behebung der negativen Auswirkungen überwacht. Eine (Erst-)Antwort an die Kund:innen soll innerhalb von 48 Stunden (an Werktagen) erfolgen. Eingehende Anfragen werden an die zuständige Organisationseinheit zugewiesen. 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. Bisher wurden dem ÖBB Infrastruktur-Konzern keine Probleme der Stakeholder:innen mit der Auffindbarkeit der Kanäle kommuniziert (medial, mündlich etc.).

**S3-4 S3-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen und 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**

Um die Schallemissionen entlang des ÖBB Streckennetzes zu reduzieren und dem Aktionsplan Umgebungslärm 2024 sowie diversen rechtlichen Vorschriften gerecht zu werden, hat der ÖBB Infrastruktur-Konzern das folgende Ziel gesetzt:

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/ KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
Bis Ende des Geschäftsjahres 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	2030	1.000,0	km	2023	971	990,5	979,8	S3-K-1 S3-K-2	S3-A-1 S3-F-1

Anrainer:innen und weitere Interessenträger:innen wurden über die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse eingebunden, nicht jedoch gezielt bei der Festlegung des Ziels.

Ist das Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert.

<b>Ziel</b>	Bis Ende des Geschäftsjahres 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	Status
Zielumfang	Das Ziel umfasst das gesamte Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG.	In Umsetzung
Methodik	Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen.	
<b>Maßnahme</b>		
Ausbau der Schallschutzwände	Im Geschäftsjahr 2025 wurden weitere 10,7 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
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 infrastruktureitige Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm. Die infrastruktureitigen Maßnahmen sind als Umsetzungsziele mit Zeithorizont 2025 bzw. 2030 verknüpft	Laufend

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion von Schallemissionen 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 Bestandsstreckenlärmsanierung bilden die „Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ des Eigentümers, das jeweilige „Übereinkommen über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von 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 und so die negativen Auswirkungen für Anrainer:innen reduzieren. Der Rahmenplan<sup>48</sup> ist eine Darstellung der geplanten Projekte und deren Investitionssummen in der ÖBB-Infrastruktur AG, 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 S3-3“* beschriebenen Kanäle Beschwerde beim ÖBB Infrastruktur-Konzern einreichen. Diese werden individuell evaluiert und sofern notwendig, werden entsprechende Abhilfemaßnahmen eingeleitet.

Des Weiteren wird im Rahmen von Forschungsprojekten des ÖBB Infrastruktur-Konzerns an Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm gearbeitet. Die Schwerpunkte liegen auf

- 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
- Erläuterung der Lärmauswirkungen der komplexen Rad-Schiene-Interaktion und wie diese reduziert werden können.

Aktuelle Forschungsprojekte sind beispielsweise die Projekte „Bahnlärmforschung 2023–2025“ und „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 Reduktionspotenzial 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 zeitgerechte Maßnahmenetzungen 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 „S3-2 S3-3“* zu finden.

## S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

### S4 Übersicht

Im Folgenden findet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

<sup>48</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/rahmenplan>.

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1) 2)</sup>	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
<b>Unterthema:</b> 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-A-2	Unfälle wie Brände und betriebliche Vorfälle am Streckennetz (inkl. Bahnhöfe) können zu Verletzungen von Personen führen.	Negativ	Kurzfristig	– Nachgelagerte Wertschöpfungskette
S4-F-1	Sicherheitsvorfälle auf Eisenbahnanlagen inkl. Eisenbahnkreuzungen führen zu erhöhten Kosten und Reputationsschäden.	Risiko	Kurzfristig	
<b>Unterthema:</b> Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen				
S4-A-3	Bereitstellung des ÖBB-Carsharings (Rail&Drive) ermöglicht den Kund:innen die flexible Weiterreise vom und zum Bahnhof.	Positiv	Kurzfristig	– Nachgelagerte Wertschöpfungskette
S4-A-4	Bahnhöfe und Stationen ohne barrierefreien Zugang erschweren Kund:innen deren Nutzung.	Negativ	Kurzfristig	– Nachgelagerte Wertschöpfungskette

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

<sup>2)</sup> Es gibt es keine Änderungen bei den bestehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. Ein Thema wurde im Vergleich zum Vorjahr neu aufgenommen.

**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 Chancen im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wird im *Unterkapitel „ESRS 2 IRO-1“* näher beschrieben. Die wesentlichen Erkenntnisse daraus, sind im *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 Infrastruktur-Konzerns gleichermaßen. Eine Ausnahme bildet die Auswirkung S4-A-4, 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 in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle:

Nr.	Konzept	Beschreibung
S4-K-1	#INFRA.Mobilitätswende <sup>1)</sup>	<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"> <li>– Wir sind eine wichtige Partnerin in einem digital und analog vernetzten Mobilitätsökosystem.</li> <li>– Die kundenzentrierte Ausrichtung wird mit der Steuerung nach Achsen und Services unterstützt.</li> <li>– Wir sind in Österreich und Europa eine starke Stimme für Interoperabilität, internationale Verkehrsabwicklung und effiziente Regulierung.</li> <li>– Servicepreise müssen sich – mit Ausnahme verkehrspolitischer Vorgaben – an Vollkosten orientieren.</li> <li>– Zusätzlich zum Kernmarkt Österreich werden relevante europäische Korridore, an Österreich angrenzende Bahnstrecken, sowie Terminal- und Hafeninfrastruktur in Nachbarstaaten betrachtet.</li> </ul>
S4-K-2	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie <sup>1)</sup>	<p>#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele u. a. im sozialen Bereich und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende. Für Themen der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kund:innen werden in den Mittelpunkt unseres Handelns gestellt, um Menschen für die Bahn zu begeistern. Die Zielsetzungen sollen dabei unterstützen, den Service des ÖBB Infrastruktur-Konzerns stetig zu verbessern.</li> <li>– Wir schaffen einen einfachen Zugang zur Bahn. Durch ein barrierefreies Angebot soll die Zugänglichkeit des Systems Eisenbahn für alle Menschen ermöglicht werden. Ziel ist es, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität an möglichst vielen Verkehrsstationen einen barrierefreien Zugang zur Bahn nutzen können.</li> <li>– Wir wollen nachhaltig zu den TOP 5 der sichersten Bahnen in Europa gehören. Betriebliche Sicherheit sorgt in der Steuerung und Maßnahmensetzung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb und soll kontinuierlich verbessert werden.</li> </ul>
S4-K-3	Konzern-Sicherheitsstrategie Betriebliche Sicherheit	<p>Die betriebliche Sicherheit ist ein Teilbereich der Sicherheitsstrategie des ÖBB Konzerns. Die betriebliche Sicherheit umfasst die Steuerung und Maßnahmensetzung zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes in der eigenen Wertschöpfungskette. Die Anlagensicherheit, Fahrzeugsicherheit sowie betriebstechnische Sicherheit stellen wesentliche Bestandteile der betrieblichen Sicherheit dar. Für die Koordination und die strategische Ausrichtung der betrieblichen Sicherheit ist gemäß Konzernrichtlinie 17 die Organisationseinheit Systemtechnik und Konzernproduktion der ÖBB-Holding AG zuständig. Der betriebliche Sicherheitsindex (BSX) bildet die langfristige Entwicklung der betrieblichen Sicherheitsperformance des ÖBB Konzerns in Österreich ab. Neben dem BSX des ÖBB Konzerns gibt es einen eigenen BSX der ÖBB-Infrastruktur AG, der in den konzernweiten Wert einfließt. Berücksichtigt werden betriebliche Vorfälle (z. B. Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen, Verschiebuvorfälle) sowie Gefährdungen, die zu Unfällen führen können (z. B. Signalüberfahrungen, schwere Mängel). Der betriebliche Sicherheitsindex berechnet sich aus der Anzahl der definierten Vorfälle / Ereignisse multipliziert mit einer vom jeweiligen Schadenspotenzial abgeleiteten Gewichtung und wird mit den gefahrenen Zugkilometern normiert.</p>

<sup>1)</sup> 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 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 oder U-Bahn) und des Individualverkehrs (wie Park & Ride, Bike & Ride) wichtig, um weiterhin einen Wettbewerbsvorteil am Markt innezuhaben.

Sicherheit auf Bahnanlagen ist von besonderer Bedeutung, da in Österreich jedes Jahr Menschen infolge von unüberlegtem Handeln, Unwissenheit und Leichtsinn an Gleisanlagen zu Schaden kommen. Zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit sowie der Bahnbenützendenden wird eine Sicherheitskampagne betrieben. Um Sicherheitsrisiken des operativen Betriebs, beispielsweise durch Zug- oder Verschubunfälle, für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sowie für Mitarbeiter:innen zu minimieren, wurde die Konzern-Sicherheitsstrategie Betriebliche Sicherheit und das Sicherheitsprogramm entwickelt (siehe *Unterkapitel „S4-4 S4-5“*).

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 2025 wurden keine schwerwiegenden Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten in Verbindung mit den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen des ÖBB Infrastruktur-Konzerns bekannt.

#### **S4-2 S4-3 Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen und Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können**

Zur Einbeziehung der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen werden durch die Organisationseinheit Unternehmensentwicklung mindestens alle zwei Jahre Kund:innenzufriedenheitsumfragen durchgeführt. Die Ergebnisse der Umfrage werden den betroffenen Bereichen zur Verfügung gestellt und bilden die Basis für die weitere strategische Ausrichtung, für die Ableitung von operativen Maßnahmen und zur Identifikation und Implementierung von Verbesserungsmöglichkeiten. Als höchste Position im ÖBB Infrastruktur-Konzern ist der Vorstand, der für Betrieb, Markt und Digitalisierung zuständig ist, für die Verankerung der Erkenntnisse in der Unternehmensstrategie verantwortlich.

Es gibt unterschiedliche Methoden für Umfragen, die angewendet werden (quantitativ, qualitativ, Strukturgleichungsmodelle etc.). Der Mehrwert dieser Umfragen bei diesen Kund:innengruppen kann wie folgt beschrieben werden: Kenntnis über Zufriedenheit der Leistungserbringungen, Erhebung von konkreten Verbesserungspotenzialen, Kenntnis über zukünftige Erwartungen / langfristigen Kund:innenbedarf, Originalfeedback der Nutzer:innen, Wissen und Grundmeinungen zum ÖBB Infrastruktur-Konzern zur Ableitung von strategischen Stärken und Schwächen bzw. Chancen und Risiken.

Der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen, Interessenvertretungen und Expert:innen erfolgt je nach Thema direkt vor Ort an Bahnhöfen und / oder über Videokonferenzen im digitalen Raum. Stakeholder:innen können unter anderem bei neuen Bahnhöfen, Produkten und Innovationen im Bereich Kund:inneninformation und Wegeleitung, bei Elementen der Bahnhofsausstattung sowie der Umsetzung kleinerer Maßnahmen im Bestand diskutieren und mitgestalten. Ziel ist es, nachhaltige Maßnahmen und Konzepte umzusetzen, die eine barrierefreie und inklusive Mobilität fördern.

An den Diskussionen und dem Austausch zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit beteiligten sich im Berichtsjahr 2025 wieder verschiedene Stakeholder:innen aus dem öffentlichen und privaten Sektor, was sich auf die positive Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen dem ÖBB Infrastruktur-Konzern und dessen Verbraucher:innen und Endnutzer:innen rückführen lässt. Exemplarisch seien hier Mitarbeiter:innen von Interessenvertretungen (z. B. Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs, Österreichischer Behindertenrat, bizeps, Verein Blickkontakt), nationalen Verkehrsunternehmen (z. B. Wiener Linien), Expert:innen der Stabsstelle Barrierefreiheit des BMIMI und des Sozialministeriums sowie 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.

Für Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen stehen den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen das im *Unterkapitel „S3-2 S3-3“* beschriebene Kund:innenservice im Bereich „B2C“ sowie die Beschwerdekanaäle des ÖBB Infrastruktur-Konzerns zur Verfügung. Diese stellen sicher, dass im Fall von negativen Auswirkungen Abhilfemaßnahmen effektiv und zeitgerecht eingeleitet werden. Konzepte, welche der ÖBB Infrastruktur-Konzern anwendet, um Einzelpersonen vor Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, werden im *Unterkapitel „G1-1 G1-3“* 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**

Die folgenden Ziele sollen dabei unterstützen, den Service des ÖBB Infrastruktur-Konzerns stetig zu verbessern. Diese Ziele wurden mithilfe von den Ergebnissen der in *Unterkapitel „S4-2 S4-3“* 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 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 <sup>1)</sup> .	2030	76,0	Punkte	2023	74,0	74,0	73,0	S4-K-1 S4-K-2	S4-A-1 S4-F-1 S4-A-3
Angebot einer barrierefreien Verkehrsstation im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG für 90 % der Fahrgäste bis 2027 <sup>2)</sup>	2027	90,0	%	2022	86,5	88,6	88,2	S4-K-1 S4-K-2	S4-A-4
Verbesserung des betrieblichen Sicherheitsindex (BSX) <sup>3)</sup>	2030	55,7	Punkte	2012-2016	71,0	41,9	52,3	S4-K-2 S4-K-3	S4-A-2

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> Ausgangsbasis ist Wert von 2012 mit 100. Die Basis der Zielwertberechnung wurde aus dem 5-Jahres-Schnitt von 2012 bis 2016 mit einer jährlichen Verbesserung um 2 % ab 2018 definiert und im Jahr 2023 bis 2030 fortgeschrieben. Berechnung: Der betriebliche Sicherheitsindex berechnet sich aus Anzahl der definierten Vorfälle / Ereignisse multipliziert mit einer vom jeweiligen Schadenspotenzial abgeleiteten Gewichtung und wird mit den gefahrenen Zugkilometern normiert. Die Darstellung des Index erfolgt in Punkten, wobei die Entwicklung in Relation zum Bezugspunkt (Ausgangsbasis ist der Indexwert 2012 = 100) dargestellt wird. Je niedriger der Wert, desto besser.

Die Einbindung der Interessenträger:innen erfolgt über die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse (siehe *Unterkapitel „ESRS 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 im *Unterkapitel „S4-2 S4-3“* beschriebenen Kanäle nachverfolgt werden. Zusätzlich werden in diesem Unterkapitel 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. Ist ein Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert.

Ziel	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 für den ÖBB Infrastruktur-Konzern relevanten Ergebnissen der Befragung von Fahrgästen, erarbeitet und von der verantwortlichen Stabsleitung freigegeben.	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
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. 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
Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen	Durch Bewusstseinsbildung soll die Sicherheit auf Bahnanlagen erhöht werden. Jedes Jahr zu Schulbeginn startet eine Sicherheitskampagne, um richtiges Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu fördern. Dadurch wird eine der wichtigsten und potenziell gefährdetsten Stakeholder:innengruppen direkt eingebunden. Zusätzlich werden österreichweit an Schulen Sicherheitsvorträge zur Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen angeboten. Der Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen wird jedes Jahr rund um den „International Level Crossing Awareness Day“ Anfang Juni besondere Aufmerksamkeit gewidmet.	Laufend
Sicherheitsprogramm	Bei allen Aktivitäten im ÖBB Infrastruktur-Konzern steht Sicherheit an oberster Stelle. Das Sicherheitsprogramm basiert auf Erkenntnissen aus Vorfällen, Unfalluntersuchungsberichten, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) und dem INFRA-Trendmonitoring. Folgende Schwerpunkte sind für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen relevant: – Vorbeugung der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen durch Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen, Über- oder Unterführungen von Eisenbahnkreuzungen und Ausbau von technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen – Reduktion des Entgleisungsrisikos durch die Installation von Zuglaufcheckpoints – Reduktion des Kollisionsrisikos durch den Einbau von Gleisfreimeldeanlagen, Nachrüstung PZB – Indusimagnete und durch den ETCS-Ausbau	Laufend
Park & Ride	Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Park & Ride-Anlagen stellen die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn dar. Insbesondere Personen mit Wohnorten, die nicht oder nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, wird somit ein einfacher Zugang zum Bahnangebot ermöglicht. Die Umsetzung erfolgt gemeinsam mit den P&R-Vertragspartnern (Länder/Gemeinden). Zufahrtssysteme und weitere Maßnahmen, die sicherstellen, dass die Park & Ride-Anlagen tatsächlich Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen, sichern eine effiziente, zielorientierte Nutzung. Im Zuge der Planung von Erweiterung/Neubau von P&R-Anlagen wird zudem gemeinsam mit den Vertragspartnern Land und Gemeinde eine Verbesserung der Anbindung der Verkehrsstation (öffentlicher Verkehr, Radverkehr) angestrebt, um klimafreundliche Alternativen zur Anreise mit dem Pkw zu stärken.	Laufend
Bike & Ride	Der Neu- / Ausbau von Bike & Ride-Anlagen soll den Zugang zur Bahn erleichtern. Das Fahrrad ist ein wichtiger Teil der Mobilitätskette und das Anbieten von Bike & Ride-Anlagen an Verkehrsstationen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG leistet einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich nachhaltiger Mobilität. Gemeinsam mit Ländern und Gemeinden als Vertragspartnern wird an einem raschen und bedarfsorientierten Ausbau von Fahrradstellplätzen gearbeitet. Durch die Bereitstellung von überdachten Stellplätzen sowie den Ausbau von Stellplätzen mit erhöhter Sicherheit (z. B. Fahrradboxen) wird ein qualitativvolles und an den Bedürfnissen verschiedener Zielgruppen orientiertes Angebot geschaffen.	Laufend
Sharingangebote für die erste und letzte Meile	Carsharing, Bikeshaaring und E-Scootershaaring sowie Rufbusse bieten Bahnnutzenden ein flexibles Angebot für die erste und letzte Meile. Die ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt die Stationierung solcher Angebote durch bedarfsorientierte und diskriminierungsfreie Bereitstellung von gekennzeichneten Flächen.	Laufend

<b>Ziel</b>	Angebot einer barrierefreien Verkehrsstation im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG für 90 % der Fahrgäste bis 2027	Status
<b>Zielumfang</b>	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.	
<b>Methodik</b>	Das Ziel wurde im Rahmen des Netzentwicklungsplans (NEP 2020) festgelegt und vom Vorstand beschlossen. Der NEP ist ein wesentliches Steuerungsinstrument, welcher Markt- und Stakeholder:innenanforderungen in Relation zum Anlagenbestand sowie zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen setzt und daraus konkrete Ziele und Maßnahmen ableitet.	n Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
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
moderne & barrierefreie Verkehrsstationen	Laufende Investitionen in moderne, barrierefreie Verkehrsstationen des Personenverkehrs, 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
Barrierefreies Reisen – ÖBB Umsetzungsplan 2025–2030	Der im Jahr 2006 von der ÖBB-Holding AG, den Teilkonzernen und Expert:innen gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) erstellte Etappenplan umfasste den Zeitraum von 2006 bis 2015. Mit dem Umsetzungsplan Barrierefreiheit haben sich die Konzerngesellschaften auf die Fortführung der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsstationen mit Personenverkehr (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenverkehr), der Fahrzeugflotte und des Serviceangebots im B2C-Bereich verständigt. Diese Unternehmenspläne Barrierefreiheit korrespondieren mit dem Nationalen Umsetzungsplan (NIP), den das BMIMI für Österreich gemäß TSI-PRM herausgegeben hat. Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit spielt die Einbeziehung der Stakeholder eine zentrale Rolle. In regelmäßigen Abständen finden Stakeholder:innendialoge statt, bei denen unter anderem Vertreter:innen der Behindertenorganisationen und des Parlaments anwesend sind. Der letzte Dialog wurde im Herbst 2025 in Wien abgehalten. Auf Expert:innen-Ebene findet der Austausch laufend statt.	In Umsetzung
<b>Ziel</b>		
<b>Ziel</b>	Verbesserung des betrieblichen Sicherheitsindex (BSX)	Status
<b>Zielumfang</b>	Die Kennzahl findet für die ÖBB-Infrastruktur AG Anwendung.	
<b>Methodik</b>	Die Sicherheitsziele stellen die gesellschaftsspezifischen Ambitionen dar. Die Ziele bis zum Jahr 2030 wurden im 12. ÖBB Sicherheitsrat vom 31.03.2023 vereinbart. Die Einführung eines Verbesserungsgebots mit einer Grundspannung von 2 % pro Jahr bildet die Grundlage für den Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern und wird auf die ÖBB-Infrastruktur AG umgelegt.	In Umsetzung
<b>Maßnahme</b>		
Maßnahmenportfolio zur Reduktion von Signalüberfahrungen	Unerlaubte Signalüberfahrungen bzw. etwaige darauf resultierende Zugkollisionen stellen ein betriebliches Risiko im Eisenbahnverkehr dar und somit ein Sicherheitsrisiko für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen. Ein umfangreiches Maßnahmenportfolio unterstützt dabei, dieses Risiko zu reduzieren. Diese Maßnahmen umfassen beispielsweise den Ausbau von ETCS (European Train Control System): Das europäische Zugbeeinflussungssystem wird sowohl fahrzeugseitig als auch auf der Strecke verbaut und wird dazu beitragen, das Sicherheitsniveau auf dem Schienennetz weiter zu verbessern.	Laufend
Verbesserung Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen	Österreichweite Maßnahmen im Eisenbahnkreuzungsbereich erhöhen die Sicherheit der Kund:innen zusätzlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auffassung von Eisenbahnkreuzungen: z. B. Ausbau von Über- / Unterführungen</li> <li>- Umrüstungen von nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen auf technische Sicherung</li> <li>- Kommunikationsmaßnahmen zur Sensibilisierung der Straßenverkehrsteilnehmer:innen</li> </ul>	Laufend

## E.4. Governance-Informationen

### G1 Unternehmensführung

Die ÖBB und somit auch der ÖBB Infrastruktur-Konzern setzen auf Transparenz, Integrität und nachhaltigen Erfolg. Sie fördern eine wertorientierte Unternehmenskultur, achten auf die Einhaltung von Gesetzen und schützen Hinweisgeber:innen. Außerdem pflegen sie stabile Lieferantenbeziehungen für einen reibungslosen Ablauf im ÖBB Infrastruktur-Konzern.

#### G1 Übersicht

Im Folgenden findet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Nr.	Wesentliche IRO <sup>1) 2)</sup>	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance	Zeithorizont	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen
<b>Unterthema:</b> 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
<b>Unterthema:</b> Schutz von Hinweisgeber:innen				
G1-A-3	Das elektronische Hinweisgeber:innensystem ermöglicht neben den sonstigen Meldekanälen auch die Abgabe von anonymen Hinweisen, schafft damit Vertrauen und schützt Hinweisgeber:innen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
<b>Unterthema:</b> 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
<b>Unterthema:</b> Korruption und Bestechung				
G1-A-5	Unklare Compliance-Richtlinien sowie fehlende Überwachung machen interne Prozesse anfällig und können bei Mitarbeiter:innen zu Unsicherheiten und Fehleinschätzungen / -entscheidungen führen (potenziell).	Negativ	Mittelfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
<b>Unterthema:</b> Sonstiges				
G1-F-1	Bei Informationssicherheitsvorfällen kann die Funktionsfähigkeit zentraler Informations- und Betriebssysteme erheblich beeinträchtigt werden. Dadurch ergeben sich sowohl finanzielle Auswirkungen als auch umfassende Reputationsschäden.	Risiko	Mittelfristig	

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

<sup>2)</sup> Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) und die Aufnahme eines neuen Themas im Vergleich zum Vorjahr geführt.

#### 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 „E.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 „E.1 Allgemeine Informationen“* beschrieben.

## G1-1 G1-3 Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung sowie Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

### Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

Die vier dargestellten Unternehmenswerte sind Grundlage für Zusammenarbeit und Orientierung. Sie fördern eine starke Unternehmenskultur, respektvollen Umgang und unterstützen Produktivität sowie Wettbewerbsfähigkeit.



Wir vor Ich



Überzeugende Leistungen  
für unsere Kund:innen



Initiative ergreifen



Sicherheit leben

Die Unternehmenswerte sind seit 2019 konzernweit und somit auch für den ÖBB Infrastruktur-Konzern definiert und im Intranet sowie Führungskräftehandbuch verfügbar. Ihre Entwicklung erfolgte unter Einbindung von Mitarbeiter:innen durch Desk-Research, Interviews und Datenanalysen. Drei Initiativen markieren den Startpunkt:

- Purpose ÖBB: Definition der gemeinsamen Identität und Schaffung eines WIR-Gefühls
- Kulturwandel: Maßnahmen zur Stärkung der Unternehmenskultur
- Markenkern und Employer-Branding: Strategien zur Gewinnung wertorientierter Mitarbeiter:innen

Im Rahmen des jährlich stattfindenden Mitarbeiter:innengesprächs ist die Umsetzung der gemeinsamen Werte und Kompetenzen Teil der Evaluation. Maßnahmen zur Förderung oder Stärkung der Kompetenz werden im Zuge dessen gegebenenfalls festgelegt.

Seit 2018 werden Mitarbeiter:innen, die die ÖBB Unternehmenswerte besonders leben, mit dem ÖBB Mitarbeiter:innenaward in sieben Kategorien ausgezeichnet – darunter Kolleg:in des Jahres, Innovation des Jahres und Sicherheitsvorbild des Jahres. Zur Stärkung der Unternehmenskultur finden regelmäßig Schulungen statt. Das E-Learning „Die Welt der ÖBB – ein kompakter Überblick über den Konzern“ vermittelt den Mitarbeiter:innen einen kompakten Überblick über Vision, Mission, Strategie und Werte des ÖBB Konzerns. Die ÖBB Unternehmenswerte sind zudem Bestandteil der Führungskräfte Schulungen sowie der jährlichen Vorbereitung auf die Mitarbeiter:innengespräche.

### 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.

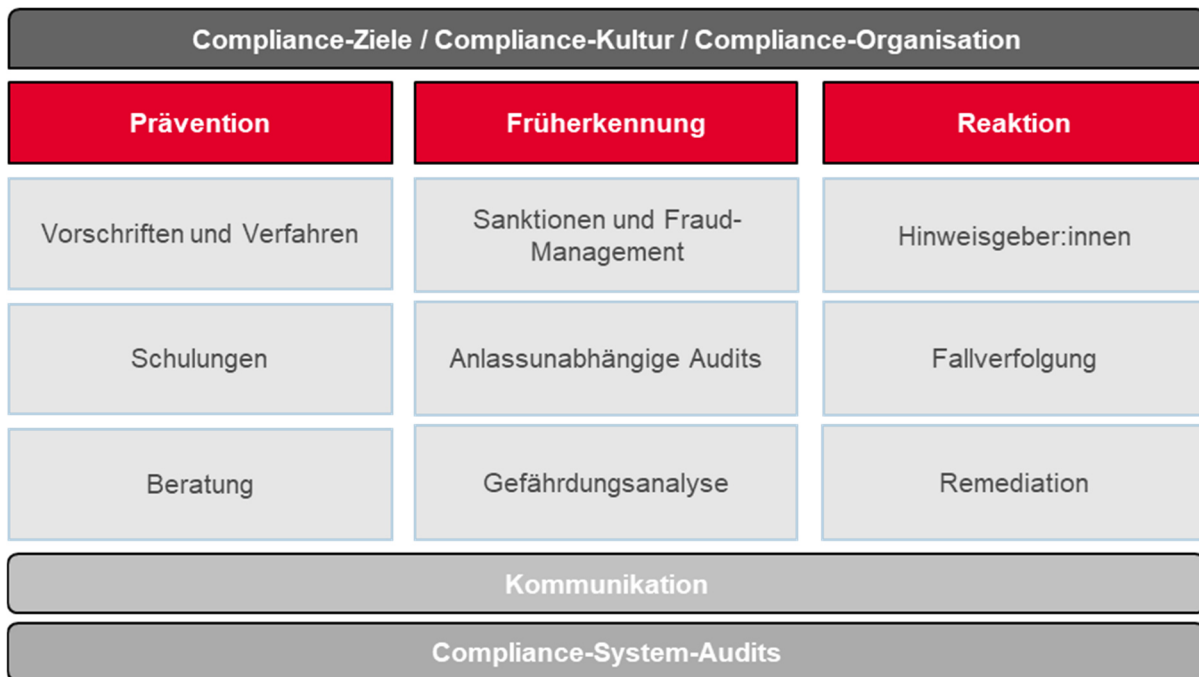
**Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblower:innen)**

Interne und externe Hinweisgeber:innen können Sachverhalte jederzeit an die Compliance-Organisation melden. Zu diesem Zweck ist ein Hinweisgeber:innensystem<sup>49</sup> 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.

**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.



<sup>49</sup> <https://www.bkms-system.com/bkwebanon/report/clientInfo?cin=ry8sby&c=-1&language=ger>.

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 berechnigte 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 bewussteinbildende 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:innensystem.

Aufgrund der Amtsträgereigenschaft können alle ÖBB Mitarbeiter:innen als Personen in risikobehafteten Funktionen angesehen werden. Über 90 % (VJ: > 90 %) aller ÖBB Mitarbeiter:innen mit eigener ÖBB-E-Mail-Adresse werden von den angebotenen Schulungsprogrammen (persönliche Schulung 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 Sektorauftraggeber 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 berücksichtigt die Beschaffung auch soziale Standards. Seit 2021 ergänzt ein Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct) die AGB. Er definiert ethische Grundsätze in der Zusammenarbeit mit den ÖBB und muss vor der Zusammenarbeit im ÖBB-internen Einkaufssystem ProVia akzeptiert werden. Die ÖBB und somit auch der ÖBB Infrastruktur-Konzern gewährleisten diskriminierungsfreie Ausschreibungen. Die Ausschreibungen werden möglichst so gestaltet, dass auch regionale Lieferanten sowie Klein- und Mittelunternehmen (KMU) an Ausschreibungen teilnehmen können.

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern nutzt vergaberechtskonforme Ansätze, um Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette sicherzustellen. Bei der Auswahl des Ansatzes spielen marktrelevante Faktoren eine Rolle (Marktreife, Stärke des Wettbewerbs, Nachhaltigkeitsrisiko etc.). So können z. B. in einem höher entwickelten Markt höhere Anforderungen gestellt werden, ohne den Bieterkreis stark einzuschränken. Grundlage ist die ÖBB Toolbox mit juristisch geprüften Nachhaltigkeitskriterien. Zusätzlich berücksichtigt das TCO-CO<sub>2</sub>-Modell neben Gesamt- auch Emissionskosten über den Lebenszyklus. Bei relevanten Lieferanten wird eine externe ESG-Beurteilung eingefordert, um Stärken und Schwachstellen zu analysieren.

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 <sub>2</sub> -Emissionen des Transports).
Vertragsbestandteile	Nachhaltigkeitsaspekte sind als Vertragsbestandteil verpflichtend zu erfüllen und können pönalisiert werden (z. B. Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsperformance während der Vertragslaufzeit).

### Schulungen

Das ÖBB-weite Team „Nachhaltige Beschaffung“ entwickelt gemeinsam Vorgaben und Schulungen weiter, informiert regelmäßig über Neuerungen und unterstützt Einkäufer:innen bei nachhaltigen Ausschreibungen.

### G1-4 Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Kalenderjahr 2025 gab es keine Verurteilungen (VJ: 0) 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	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Durchschnittliche Tage bis Rechnungsbegleichung (in Tagen) <sup>1)</sup>	35,1	33,5	1,6	5 %
Anteil angewandter Standardbedingungen bei Zahlungen (in %) <sup>2)</sup>	84,0	81,8	2,2	3 %
Anhängige Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzug (in Anzahl)	0	0	n.a.	n.a.

<sup>1)</sup> Vom Rechnungsdatum bis zum Ausgleichsdatum.

<sup>2)</sup> 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 KMU 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.

### Informationssicherheit

Zu Informationssicherheitsszenarien mit hohem Schadenspotenzial zählen Vorfälle, bei denen die Funktionsfähigkeit zentraler Informations- und Betriebssysteme erheblich beeinträchtigt wird. Die Strategie orientiert sich an klar definierten Entwicklungspfaden, dem Stand der Technik und dem Prinzip der kontinuierlichen Verbesserung. Ergänzend werden Kennzahlen zur Fortschrittmessung verfolgt, um Transparenz und Steuerbarkeit sicherzustellen. So wird ein Sicherheitsniveau geschaffen, das eine verlässliche Grundlage für die weitere digitale und wirtschaftliche Entwicklung bildet.

## 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 erreichte die ÖBB-Infrastruktur AG erneut den Prime-Status und wurde somit 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.



**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
<b>Allgemein</b>					
<b>ESRS 2 – Allgemeine Angaben</b>					
<b>BP-1</b>	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsklärungen	Wesentlich	E.1.	S. 28	
<b>BP-2</b>	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Wesentlich	E.1.	S. 29	
<b>GOV-1</b>	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Wesentlich	E.1.	S. 29ff	
<b>GOV-2</b>	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	Wesentlich	E.1.	S. 31f	
<b>GOV-3</b>	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Wesentlich	E.1.	S. 32	
<b>GOV-4</b>	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Wesentlich	E.1.	S. 32ff	
<b>GOV-5</b>	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Wesentlich	E.1.	S. 35f	
<b>SBM-1</b>	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Wesentlich	E.1.	S. 36ff	
<b>SBM-2</b>	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Wesentlich	E.1.	S. 40	
<b>SBM-3</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.1.	S. 40f	Nutzung der Übergangsbestimmung für ESRS 2 SBM-3 Absatz 48 Buchstabe e
<b>IRO-1</b>	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wesentlich	E.1.	S. 41ff	
<b>IRO-2</b>	In ESRS enthaltene, von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Wesentlich	E.1.	S. 44	

ESRS	Titel	Wesentlich /Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
<b>Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS E1 – Klimawandel</b>					
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Wesentlich	E.2.	S. 52	
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	Wesentlich	E.2.	S. 52ff	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.2.	S. 56f	
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wesentlich	E.2.	S. 57f	
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Wesentlich	E.2.	S. 59ff	
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Wesentlich	E.2.	S. 62ff	
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Wesentlich	E.2.	S. 62ff	
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Wesentlich	E.2.	S. 70f	
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1-, 2- und 3- sowie THG-Gesamtemissionen	Wesentlich	E.2.	S. 71ff	
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO <sub>2</sub> -Zertifikate	Wesentlich	E.2.	S. 77	
E1-8	Interne CO <sub>2</sub> -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
<b>Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme</b>					
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.2.	S. 78	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.2.	S. 79f	
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. 80	
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich	E.2.	S. 80	
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich	E.2.	S. 81ff	
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Wesentlich	E.2.	S. 81ff	
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Wesentlich	E.2.	S. 83f	
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
<b>Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft</b>					
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. 85	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich	E.2.	S. 85ff	
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich	E.2.	S. 87ff	
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Wesentlich	E.2.	S. 87ff	
E5-4	Ressourcenzuflüsse	Wesentlich	E.2.	S. 99f	
E5-5	Ressourcenabflüsse	Wesentlich	E.2.	S. 100ff	
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
<b>Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange sowie Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens</b>					
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 105	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 105	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Wesentlich	E.3.	S. 105ff	
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmer:innenvertretern in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 109ff	
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 111	
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. 112ff	
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. 112ff	
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer:innen des Unternehmens	Wesentlich	E.3.	S. 119	
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Wesentlich	E.3.	S. 120	
S1-9	Diversitätskennzahlen	Wesentlich	E.3.	S. 120	
S1-10	Angemessene Entlohnung	Wesentlich	E.3.	S. 120	
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. 120	
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Wesentlich	E.3.	S. 121	
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Wesentlich	E.3.	S. 121	

ESRS	Titel	Wesentlich /Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
<b>Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange sowie Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette</b>					
<b>SBM-2</b>	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 122	
<b>SBM-3</b>	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 122f	
<b>S2-1</b>	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	E.3.	S. 123f	
<b>S2-2</b>	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 124f	
<b>S2-3</b>	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 125	
<b>S2-4</b>	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. 125ff	
<b>S2-5</b>	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. 125ff	

ESRS	Titel	Wesentlich /Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
<b>Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange sowie Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften</b>					
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 129	
SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 130	
S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Wesentlich	E.3.	S. 130	
S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 131	
S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 131	
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. 132f	
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. 132f	

ESRS	Titel	Wesentlich /Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
<b>Soziales (Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange sowie Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen</b>					
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	Wesentlich	E.3.	S. 134	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentlich	E.3.	S. 134	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	Wesentlich	E.3.	S. 135f	
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen	Wesentlich	E.3.	S. 136	
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können	Wesentlich	E.3.	S. 136	
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sowie 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. 137ff	
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. 137ff	

ESRS	Titel	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung
<b>Governance (Bekämpfung von Korruption und Bestechung gemäß NaDiVeG)</b>					
<b>ESRS G1 – Unternehmensführung</b>					
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Wesentlich	E.4.	S. 140	
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wesentlich	E.4.	S. 141	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Wesentlich	E.4.	S. 141ff	
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	Wesentlich	E.4.	S. 143	
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Wesentlich	E.4.	S. 141ff	
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	Wesentlich	E.4.	S. 144	
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Nicht wesentlich			
G1-6	Zahlungspraktiken	Wesentlich	E.4.	S. 144f	

## Angaben zu ESRS Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben“

In den folgenden Tabellen werden 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
<b>ESRS 2 – Allgemeine Angaben</b>			
GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Wesentlich	S. 30f
GOV-1	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e	Wesentlich	S. 31
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Wesentlich	S. 32ff
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Wesentlich	S. 36
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Wesentlich	S. 36
SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Wesentlich	S. 36

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
<b>ESRS E1 – Klimawandel</b>			
E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14	Wesentlich	S. 52ff
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. 62ff
E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Wesentlich	S. 70f
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Wesentlich	S. 70
E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Wesentlich	S. 70f
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1-, 2- und 3- sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	wesentlich	S. 72ff
E1-6	Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Wesentlich	S. 76
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und CO <sub>2</sub> -Zertifikate Absatz 56	Wesentlich	S. 77
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 physischem 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
<b>ESRS E2 – Umweltverschmutzung</b>			
E2-4	Menge jedes in Anhang I 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
<b>ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen</b>			
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 <sup>3</sup> je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
<b>ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme</b>			
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Wesentlich	S. 79
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe b	Wesentlich	S. 80
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe c	Wesentlich	S. 79
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
<b>ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft</b>			
E5-5	Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Wesentlich	S. 102f
E5-5	Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Wesentlich	S. 102f

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
<b>ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens</b>			
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. 109
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. 109
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. 107f
S1-3	Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Wesentlich	S. 111
S1-14	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Wesentlich	S. 120
S1-14	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Wesentlich	S. 120
S1-16	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Wesentlich	S. 121
S1-16	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Wesentlich	S. 121
S1-17	Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Wesentlich	S. 121
S1-17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Wesentlich	S. 121

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
<b>ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette</b>			
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. 124
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Wesentlich	S. 124
S2-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Wesentlich	S. 124
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. 124
S2-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Wesentlich	S. 125

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
<b>ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften</b>			
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
<b>ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen</b>			
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Absatz 16	Wesentlich	S. 136
S4-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Wesentlich	S. 136
S4-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Wesentlich	S. 136

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / Nicht wesentlich	Seitenzahl
<b>ESRS G1 – Unternehmensführung</b>			
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. 144
G1-4	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Wesentlich	S. 144

Wien, am 13.03.2026

Die Vorstandsmitglieder

Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo  
(Ressort Finanzen, Markt, Services)

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc  
(Ressort Netzausbau und  
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy  
(Ressort Assetmanagement,  
Betrieb, Digitalisierung)

## Glossar

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
BFS	Betriebsführungsstrategie
BFZ	Betriebsführungszentrale
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMIMI (bis 2024 BMK)	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (bis 2024 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie)
BTkm	Bruttotonnenkilometer
CER	Community of European Railway
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
EAP	Ersatzarbeitsplatz
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Zinsen (earnings before interest and tax)
EBITDA	Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)
EBT	Gewinn vor Steuern (earnings before tax)
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
IRO	Auswirkungen, Risiken und Chancen
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardization)
km	Kilometer(n)
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer(n)
m	Meter(n)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NACE-Code	Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft
RPL	Rahmenplan
RWI	Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
t	Tonnen
TEUR	Tausend EUR
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
VO	Verordnung
Zugkm	Zugkilometer

## Erklärung gemäß § 124 (1) BörseG

158

### 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 13.03.2026

Die Vorstandsmitglieder

Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo  
(Ressort Finanzen, Markt, Services)

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc  
(Ressort Netzausbau und  
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy  
(Ressort Assetmanagement,  
Betrieb, Digitalisierung)

# Konzernabschluss

## Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2025

	Erläuterung	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Umsatzerlöse	4	1.269.558,0	1.231.574,6
Bestandsveränderungen		1.403,3	-3,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	482.335,5	458.547,1
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.662.110,1	2.529.000,2
<b>Gesamterträge</b>		<b>4.415.406,9</b>	<b>4.219.119,0</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-709.101,1	-754.375,0
Personalaufwand	8	-1.555.963,2	-1.505.464,0
Abschreibungen	9	-1.042.161,2	-1.000.375,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-494.359,9	-448.100,1
Wertminderungsaufwendungen/-aufholungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	-2.484,8	767,3
<b>Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)</b>		<b>611.336,7</b>	<b>511.571,8</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	2.502,2	1.791,1
Zinserträge	11	17.985,7	35.308,1
Zinsaufwendungen	11	-615.626,9	-553.965,6
Sonstiger Finanzertrag	12	9.857,3	25.552,1
Sonstiger Finanzaufwand	12	-10.935,7	-7.696,5
<b>Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen</b>		<b>-596.217,4</b>	<b>-499.010,7</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>15.119,2</b>	<b>12.561,0</b>
Ertragsteuern	13	6.177,9	21.165,9
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>21.297,2</b>	<b>33.726,9</b>
<b>Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		20.684,9	33.058,8
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		612,3	668,1

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2025

160

	Erläuterung	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Konzernjahresergebnis		21.297,2	33.726,9
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		3.794,9	3.289,3
Steuereffekte		-20,0	-25,0
<b>Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>3.774,9</b>	<b>3.264,3</b>
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-10.326,4	-6.636,2
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	27.708,4	50.246,0
Steuereffekte		-3.997,9	-10.030,3
<b>Posten, die in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert wurden oder künftig umgegliedert werden können</b>		<b>13.384,2</b>	<b>33.579,6</b>
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		17.159,1	36.843,9
<b>Konzerngesamtergebnis</b>		<b>38.456,2</b>	<b>70.570,8</b>
<b>Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		37.844,0	69.902,7
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		612,3	668,1

## Konzern-Bilanz zum 31.12.2025

Vermögen	Erläuterung	31.12.2025 in TEUR	31.12.2024 in TEUR
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	14	34 214 985,8	32 367 038,6
Immaterielle Vermögenswerte	15	1 439 939,0	1 162 433,5
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	558 074,5	517 562,2
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49 966,0	49 692,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	99 195,1	161 804,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	78 997,2	73 403,6
Latente Steueransprüche	13	73 820,9	70 708,0
		<b>36 514 978,5</b>	<b>34 402 642,7</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	21	124 109,7	101 163,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	231 735,7	242 051,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	510 989,9	394 035,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	68 240,4	55 734,5
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	3 584,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	30 172,0	35 062,4
		<b>968 831,8</b>	<b>828 047,6</b>
		<b>37 483 810,3</b>	<b>35 230 690,2</b>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	23	500 000,0	500 000,0
Kapitalrücklagen	24	541 629,0	541 629,0
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	-931,6	-14 315,8
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-1 299,9	-5 074,8
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	433 390,7	412 705,8
<b>dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital</b>		<b>1 472 788,2</b>	<b>1 434 944,2</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	812,3	868,4
		<b>1 473 600,5</b>	<b>1 435 812,6</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	31 342 431,6	29 492 151,6
Rückstellungen	26	180 659,8	187 748,7
Sonstige Verbindlichkeiten	27	171 363,5	26 258,1
		<b>31 694 454,9</b>	<b>29 706 158,5</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	2 625 265,6	1 965 800,3
Rückstellungen	26	245 025,1	337 697,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1 117 028,5	1 272 900,3
Sonstige Verbindlichkeiten	27	328 435,6	512 320,6
		<b>4 315 754,9</b>	<b>4 088 719,1</b>
		<b>37 483 810,3</b>	<b>35 230 690,2</b>

## Konzern-Geldflussrechnung 2025

	Erläuterung	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		15.119	12.561
<b>Unbare Aufwendungen und Erträge</b>			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.193.246	1.145.341
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		124	-156
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-151.085	-144.965
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		14.042	8.812
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von zur Veräußerung gehaltener Vermögensgruppen	19	0	-13.895
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-847	-752
+ Zinsaufwand	11	615.627	553.966
- Zinsertrag	11	-17.986	-35.308
<b>Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden</b>			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-13.886	-11.453
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Vermögenswerte		-31.419	138.606
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		-119.494	-181.484
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-116.732	60.252
- Gezahlte Zinsen		-685.227	-583.651
+ Erhaltene Zinsen		50.666	69.581 <sup>*)</sup>
- Gezahlte Ertragsteuern		-6.487	-2 <sup>*)</sup>
<b>Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)</b>		<b>745.662</b>	<b>1.017.451</b>
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		24.232	23.524
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte <sup>1)</sup>	14, 15	-3.556.329	-3.494.109
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-250	-41
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	306.318	230.121
- Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten		-2	0
+ Erhaltene Dividenden		2.499	1.475
+ Einzahlung aus der Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		739	0
+ Einzahlung aus der Übernahme von sonstigen Geschäftseinheiten		0	58 <sup>*)</sup>
+ Einzahlung aus der Tilgung von Forderungen nach IFRS 16		4.775	4.512 <sup>*)</sup>
<b>Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)</b>		<b>-3.218.019</b>	<b>-3.234.460 <sup>*)</sup></b>
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-668	-214
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25, 34	0	24.000 <sup>*)</sup>
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	34	-1.509.431	-1.208.990 <sup>*)</sup>
- Auszahlung aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	34	-16.515	-16.315 <sup>*)</sup>
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	3.519.068	3.944.934 <sup>*)</sup>
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	-13.138	-295.000 <sup>*)</sup>
<b>Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)</b>		<b>1.979.315</b>	<b>2.448.414 <sup>*)</sup></b>
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		745.662	1.017.451
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-3.218.019	-3.234.460 <sup>*)</sup>
<b>Free Cashflow (a+b)</b>		<b>-2.472.357</b>	<b>-2.217.009</b>
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-37.210	-268.615
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-493.040	231.405 <sup>*)</sup>
<b>Liquide Mittel zum Periodenende</b>		<b>-530.250</b>	<b>-37.210</b>

1) Zu 2024 siehe Erläuterung 34 Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

\*) Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreswerte angepasst.

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

## Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2025

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
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>33.579,6</b>	<b>3.264,3</b>	<b>33.058,8</b>	<b>69.902,7</b>	<b>668,1</b>	<b>70.570,8</b>
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-214,4	-214,4
Zugang Übertragung Teilbetrieb *)		2.744,8				2.744,8		2.744,8
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>500.000,0</b>	<b>541.629,0</b>	<b>-14.315,8</b>	<b>-5.074,8</b>	<b>412.705,8</b>	<b>1.434.944,2</b>	<b>868,4</b>	<b>1.435.812,6</b>

\*) Siehe Erläuterung 2 zum Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2025	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
Konzernjahresergebnis					20.684,9	20.684,9	612,3	21.297,2
Sonstiges Ergebnis			13.384,2	3.774,9		17.159,1		17.159,1
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>13.384,2</b>	<b>3.774,9</b>	<b>20.684,9</b>	<b>37.844,0</b>	<b>612,3</b>	<b>38.456,3</b>
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-668,4	-668,4
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>500.000,0</b>	<b>541.629,0</b>	<b>-931,6</b>	<b>-1.299,9</b>	<b>433.390,7</b>	<b>1.472.788,2</b>	<b>812,3</b>	<b>1.473.600,5</b>

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

## Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2025

### A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

Die 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 31.12.2025 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Accounting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2025 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-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 31.12.2024 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen		Geltend ab <sup>1)</sup>	wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 21	Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025	nein

<sup>1)</sup> 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 <sup>1)</sup>	voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
<b>Änderungen zu Standards und Interpretationen</b>			
IFRS 9/IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	01.01.2026	nein
AIP Volume 11	IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7	01.01.2026	nein
IFRS 9/IFRS 7	Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen	01.01.2026	nein
<b>Neue Standards und Interpretationen</b>			
IFRS 18	Darstellung und Angaben im Abschluss	01.01.2027	ja
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	01.01.2027 <sup>2)</sup>	nein

<sup>1)</sup> Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

<sup>2)</sup> Von der EU noch nicht übernommen.

Im April 2024 veröffentlichte das IASB IFRS 18 *Darstellung und Angaben im Abschluss*, welcher im Februar 2026 von der EU übernommen wurde. IFRS 18 ändert mehrere bestehende Standards und ersetzt IAS 1 *Darstellung des Abschlusses*.

Der neue Standard übernimmt die meisten der Anforderungen und führt neue ein, um die Transparenz und Vergleichbarkeit von Abschlüssen zu erhöhen. IFRS 18 fordert unter anderem die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung in drei neu definierte Kategorien Operating, Investing und Financing sowie die verpflichtenden Zwischensummen „Operatives Ergebnis“ und „Ergebnis vor Finanzierung und Ertragsteuern“. IFRS 18 führt zudem erweiterte Regelungen zur Aggregation und Disaggregation ein und fordert dabei insbesondere eine strengere, an Wesentlichkeit orientierte Aufgliederung von Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in der Bilanz und im Anhang. Hinsichtlich der Bilanz wird klargestellt, dass ein Geschäfts- oder Firmenwert separat auszuweisen ist. Außerdem sind erweiterte Angaben für unternehmensspezifische Kennzahlen vorgesehen.

IFRS 18 ist erstmalig verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2027 beginnen, wobei eine frühere Anwendung zulässig ist. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern macht von einer früher zulässigen Anwendung keinen Gebrauch, bereitet aber zurzeit die Implementierung von IFRS 18 vor. In diesem Zusammenhang werden auch die Auswirkungen von IFRS 18 auf den Konzern analysiert.

Bezüglich der neuen Kategorien sowie der neuen Zwischensummen der Gewinn- und Verlustrechnung wird eine detaillierte Prüfung durchgeführt, um eine sachgerechte Zuordnung der Positionen vorzunehmen und sicherzustellen, dass die Zwischensummen den Anforderungen von IFRS 18 entsprechen.

Hinsichtlich der Kapitalflussrechnung erwartet der ÖBB Infrastruktur-Konzern Anpassungen aufgrund der veränderten Ableitung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit. Künftig bildet das operative Ergebnis den Ausgangspunkt für die Ermittlung des operativen Cashflows. Zudem ergeben sich differenzierte Anforderungen an die Darstellung von erhaltenen und gezahlten Zinsen sowie erhaltenen Dividenden.

Betreffend die neuen Anforderungen des IFRS 18 zur Berichterstattung über sogenannte „Management-defined Performance Measures“ (MPMs) geht der ÖBB Infrastruktur-Konzern derzeit davon aus, dass keine Kennzahlen berichtet werden, die die Definition einer MPM erfüllen. Die Analyse, ob derartige Leistungskennzahlen vorliegen, ist noch nicht abgeschlossen.

Das IASB hat am 18. 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 Accountings, wenn solche Verträge als Sicherungsinstrumente verwendet werden,
- Zusatzangaben, um die Auswirkungen solcher Verträge auf das Ergebnis und künftige Zahlungsströme des Unternehmens zu veranschaulichen.

Die Änderungen an IFRS 9 und 7 haben keine Auswirkungen auf die Bilanzierung, da zwei Langfrist-Lieferverträge aus Wasserkraftwerken als Derivat bilanziert werden und ein weiterer langfristiger Bezugsvertrag bereits zum EPEX Spot-Preis verrechnet wird.

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: 15) weitere vollkonsolidierte und 3 (Vj: 3) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein [Vj: ein] ausländisches), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 19 (Vj: 19) 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 31.12.2023</i>	14	3	17
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Zugang	2	0	2
<b>Stand 31.12.2024 = 31.12.2025</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>19</b>
<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 Nationalrats vom 05.07.2023 betreffend das Bundesgesetz über die Übertragung des Teilbetriebs Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG (GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz), wurde die gesetzliche Basis für die Zusammenführung der gesamten Schieneninfrastruktur in der ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH steht im 100 %igen Eigentum des Bundes. Mitte Dezember 2023 wurde ein Übergangsvertrag unterzeichnet, welcher neben diversen gegenseitigen Rechten und Pflichten (im Wesentlichen Informationspflichten) die Finanzierung des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB ab dem 01.01.2024 bis zur Firmenbucheintragung der Spaltung beinhaltet. Der Vertrag ist ab 01.01.2024 wirtschaftlich gültig, womit der Erstkonsolidierungszeitpunkt auf diesen Zeitpunkt festgelegt wurde. Die Gewährung von Anteilen an der übernehmenden Gesellschaft unterblieb gemäß § 1 Abs 2 GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz sowie §§ 17 Z 5 SpaltG iVm § 224 Abs 2 Z 2 AktG. Es handelt sich bei der Transaktion um einen Zusammenschluss von Unternehmen bzw. Geschäftsbetrieben unter gemeinsamer Beherrschung, für welche IFRS 3 nicht zur Anwendung kommt. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat entschieden, die Buchwerte fortzuführen, und wird diesen Bilanzierungsgrundsatz konsistent auf vergleichbare Transitionen anwenden. Die Fortführung der Buchwerte des übernommenen Infrastrukturvermögens liefert den besten Einblick in die Vermögens-, Finanz und Ertragslage, da es das Ziel des Bundes war, die beiden Geschäftsbetriebe zusammenzuführen und nicht stille Reserven aufzudecken.

### 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

#### Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

#### Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen. Die Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
<b>Bauten</b>	
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
<b>Technische Anlagen und Maschinen</b>	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Die Abschreibung gemäß der IFRS 16 Nutzungsrechte erfolgt linear über die Vertragsdauer oder über eine eventuell kürzere wirtschaftliche Nutzungsdauer. Im Geschäftsjahr 2025 und im Geschäftsjahr 2024 kamen folgende Nutzungsdauern zur Anwendung:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	4–35 (Vj: 2–35)
Nutzungsrechte technische Anlagen und Maschinen	6 (Vj: 8)
Nutzungsrechte andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30 (Vj: 7)

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 2025 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 2026 und Mittelfristplanung 2027 bis 2031) 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 2024 noch 2025 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 berücksichtigt.

Die Ausfallwahrscheinlichkeit wird zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Vermögenswerten und das Vorliegen einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos während aller Berichtsperioden berücksichtigt. Um zu beurteilen, ob sich das Ausfallrisiko signifikant erhöht hat, wird das Ausfallrisiko im Hinblick auf den Vermögenswert am Abschlussstichtag mit dem Ausfallrisiko im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes verglichen. Dabei werden verfügbare angemessene und belastbare zukunftsorientierte Informationen berücksichtigt.

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

### **Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko**

Der ÖBB Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor' s als gegeben an.

### **Vereinfachtes Wertminderungsmodell**

#### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB Infrastruktur-Konzern den gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden. Soweit objektive Hinweise auf Wertminderungen bestehen (z.B. Insolvenzen) werden Einzelwertberichtigungen gebildet.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 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 börsennotierten 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) Wege- und Dienstleistungsentgelte verrechnet. Die Verträge beinhalten die Bestellungen der einzelnen EVU und werden vom ÖBB Infrastruktur-Konzern mit den EVU abgeschlossen. Grundlage für diese Bestellungen sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB), welche eine Aufstellung zu den einzelnen Leistungen je Netzfahrplanperiode (z. B. für das Mindestzugangspaket und die Serviceeinrichtungen und -leistungen, wie Verkehrsstationen, Verschub) enthalten. In den SNNB werden die Entgelte je Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge veröffentlicht. Sie gelangen diskriminierungsfrei gegenüber allen EVU zur Anwendung (ohne Gewährung von Rabatten).

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Wege- und 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 Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie des Nordwestbahnhofs, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

#### Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals, die überwiegend zeitraumbezogen erfasst werden.

#### Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkw an und werden IFRS 16 zugerechnet. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen stattfinden, erfasst werden. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den 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.

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 evaluiert laufend die grundsätzliche Betroffenheit und die Jurisdiktionen, aus denen der Teilkonzern möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-II Top-up-Tax (Primärerfüllungssteuer) 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 % liegt, gezahlt werden müssen. Die Erleichterungsbestimmung des IAS 12, wonach keine latenten Steuern bilanziert werden, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, wird angewendet.

## Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

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

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB Infrastruktur-Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen, beispielweise bei der Anwendung von Hedge Accounting, bei der Einschätzung der Übertragung von relevanten Risiken bei Leasinggeschäften, bei der Einschätzung, inwieweit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen als Leasingnehmer bei der Beurteilung der Laufzeit von Leasingverträgen ausgeübt werden, bei der Einschätzung von Mehrkostenforderungen aus Bauvorhaben sowie bei der Erfassung und Bilanzierung von Bundeszuschüssen gem. §§ 41f Bundesbahngesetz.

Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind:

### 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. 145,6 Mio. EUR (Vj: rd. 141,4 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 103,8 Mio. EUR (Vj: rd. 102,0 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2025. Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Nutzungsdauer für Bahnsteige von 20 auf 30 Jahre verlängert. Dadurch hat sich die jährliche Abschreibung in Höhe von rd. 15,9 Mio. EUR verringert. Es handelte sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die prospektiv zur Anwendung kam.

### 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.

Die Wege- und Dienstleistungsentgelte der ÖBB-Infrastruktur AG unterliegen der (nachprüfenden) Kontrolle der Schienen-Control Kommission (SCK). Im Rahmen von regulierungsrechtlichen Verfahren, die von Amts wegen oder auf Basis einer Beschwerde eines Fahrwegkapazitätsberechtigten eingeleitet werden, überprüft die SCK die Übereinstimmung dieser Entgelte mit den Bestimmungen des 6. Teiles („Regulierung des Schienenverkehrsmarktes“) des Eisenbahngesetzes (EisbG) oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften. Im Falle eines Abweichens von diesen Bestimmungen kann eine bescheidmäßige Korrektur der Entgelte erfolgen, die zu einer Rückverrechnung von Entgelten führen kann (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig).

Zum 31.12.2025 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2017 bis 2025. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung der Wege- und Dienstleistungsentgelte.

Auf Basis der aktuellen Verfahrensstände und der derzeit verfügbaren Informationen wird die Höhe der potenziellen Kürzungen der Wege- und Dienstleistungsentgelte durch die SCK bzw. die nachprüfenden Instanzen bestmöglich eingeschätzt.

Die Risiken aus den jeweiligen regulierungsrechtlichen Entgeltverfahren wurden individuell unter Einbindung von Expert:innen bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und / oder der Verrechnung von in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Wege- und Dienstleistungsentgelten.

Die marktweite Bereinigung mit dem Ziel langjährige regulierungsrechtliche Entgeltverfahren zu beenden, wurde unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH bzw. SCK im Geschäftsjahr 2025 abgeschlossen. Davon umfasst sind die Verfahren betreffend die Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016 bis 2023, die Entgelte für das Mindestzugangspaket in den Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 und die Entgelte für die Stationshalte in den Netzfahrplanperioden 2012 bis 2023. Die EVU erhielten Rückerstattungen auf Basis der rechtskräftigen Entscheidungen der SCK, wofür die im Jahresabschluss 2024 gebildeten Rückstellungen verwendet wurden.

Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Die Höhe der erwarteten Stilllegungskosten hängt maßgeblich von den Annahmen der Rückbauszenarien ab.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft die mit der Beseitigung von Kontaminationen von Liegenschaften und Flächen der Gesellschaft anfallenden Kosten. Die Grundlagen der Kostenschätzung beruhen auf dem vermuteten Kontaminationsumfang. Der Kostenschätzung liegt eine Sanierung, sprich Totalaushub mit anschließender Deponierung zugrunde. Sollten mit der zuständigen Behörde andere Sanierungsmaßnahmen abgesprochen werden, die zu einer Reduktion der finanziellen Aufwendungen führen, wird dies in der jährlichen Anpassung berücksichtigt.

Im Rahmen der Rückstellung für Freimachungskosten wird für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Grundstücksveräußerungen bzw. künftig anfallende Kosten in Zusammenhang mit bereits verkauften, aber noch in Entwicklung befindliche Liegenschaften Vorsorge getroffen.

Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Rückstellungen für Umweltrisiken und für Stilllegungskosten bei einer Veränderung der Kosten um +/- 10 % um rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) erhöht/verringert. Auf die Ermittlung von Sensitivitäten für die Rückstellung von Freimachungskosten wurde verzichtet, da die Rückstellung aus vielen Einzelbeträgen besteht, für die unterschiedliche Parameter, Schätzungen und Berechnungen zu Anwendung kommen. Die

Änderung einzelner Parameter würde daher keine besondere Aussagekraft haben. Hinsichtlich der regulierungsrechtlichen Verfahren wird auf die Schutzklausel IAS 37.92 verwiesen (Erläuterung 26.2).

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 31.12.2025 und zum 31.12.2024 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 31.12.2025 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

#### 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, welches bis einschließlich Dezember 2024 bzw. mit Nacharbeiten bis Juni 2025 spürbare Auswirkungen auf den Bahnverkehr der ÖBB hatte. 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. Im Jahr 2025 wurde verstärkt daran gearbeitet, sowohl die Infrastruktur widerstandsfähiger zu gestalten als auch die betrieblichen Abläufe gesamthaft in Richtung Stärkung der Resilienz weiterzuentwickeln.
- Der Klimawandel birgt aber auch eine Chance für das Unternehmen im Hinblick auf Wachstum des öffentlichen Verkehrs und Ausbau des 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 CO<sub>2</sub>-Abgabe). Zudem können sich aus sich

weiterentwickelnden gesetzlichen Rahmenbedingungen – beispielsweise strengeren Vorgaben für den Einsatz bestimmter Kältemittel – zusätzliche Kosten ergeben, etwa durch notwendige Umrüstungen bestehender Anlagen. Im Zuge der durchgeführten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurden abseits der üblichen jährlichen Niederschlagsvolatilitäten auf lange Sicht keine erheblichen Klimarisiken für die Eigenerzeugung von Bahnstrom identifiziert.

Das Management hat die erkennbaren bzw. abschätzbaren Auswirkungen des Klimawandels im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Aus der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse ergaben sich aktuell keine Auswirkungen auf Rückstellungsbildungen oder Indizien für Wertminderungen von Vermögenswerten oder notwendige Anpassungen von Nutzungsdauern. Im Berichtsjahr 2024 kam es aufgrund des Hochwassers im September 2024 entlang der Westbahnstrecke zu Abgängen in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR und Nutzungsdauerverkürzungen mit einem Effekt in Höhe von rd. 3,0 Mio. EUR im Bereich der Sachanlagen. Darüber hinaus wurden keine mit dem Klimawandel zusammenhängenden Aspekte erkannt, die zu einer Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im aktuellen Konzernabschluss führen würden. Weitere Details zur Klimaresilienz des ÖBB 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 im Stromhandel

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.

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

### 4. Umsatzerlöse

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Infrastrukturbenützung	438,7	423,9
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	389,7	401,9
Mieterlöse	199,3	185,9
Erlöse aus Verwertungsobjekten	22,3	10,9
Sonstige Umsatzerlöse	219,6	209,0
<b>Gesamt</b>	<b>1.269,6</b>	<b>1.231,6</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>857,9</i>	<i>883,8</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. 126,9 Mio. EUR (Vj: rd. 103,1 Mio. EUR) und Traktionsstromentgelte in Höhe von rd. 225,2 Mio. EUR (Vj: rd. 263,8 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	2025 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
<b>Umsatzerlöse</b>							
Infrastrukturbenützung	438,7	438,7	0,0	0,0	438,7	438,7	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	389,7	389,7	0,0	0,0	389,7	389,7	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	22,3	22,3	0,0	22,3	0,0	22,3	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	216,7	216,7	0,0	22,8	193,9	216,7	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>1.067,4</b>	<b>1.067,4</b>	<b>0,0</b>	<b>45,1</b>	<b>1.022,3</b>	<b>1.067,4</b>	<b>0,0</b>

\*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

in Mio. EUR	2024 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
<b>Umsatzerlöse</b>							
Infrastrukturbenützung	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
<b>Gesamt</b>	<b>1.039,6</b>	<b>1.039,6</b>	<b>0,0</b>	<b>11,5</b>	<b>1.028,1</b>	<b>1.039,6</b>	<b>0,0</b>

\*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

Die Mieterlöse über rd. 199,3 Mio. EUR (Vj: rd. 185,9 Mio. EUR) sowie sonstige Umsatzerlöse in Höhe von rd. 2,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6,1 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.

## 6. Sonstige betriebliche Erträge

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	2.604,9	2.471,8
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	23,5	32,6
Übrige sonstige betriebliche Erträge	33,7	24,6
<b>Gesamt</b>	<b>2.662,1</b>	<b>2.529,0</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1,1</i>	<i>0,3</i>

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten.

## 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Materialaufwand	203,1	236,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	506,0	517,7
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>437,6</i>	<i>446,4</i>
<b>Gesamt</b>	<b>709,1</b>	<b>754,4</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>134,7</i>	<i>131,2</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 165,7 Mio. EUR (Vj: rd. 197,4 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. 4,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR).

Es bestehen drei langfristige Strombezugsverträge, wovon zwei als Derivate bilanziert werden, da regelmäßig auch Verkäufe erfolgen und ein Strombezugsvertrag, der zum EPEX-Spotpreis bezogen wird. Hinsichtlich der langfristigen Verpflichtungen wird auf Erläuterung 28.2. verwiesen.

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

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	1.229,1	1.189,8
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	297,0	286,8
Aufwendungen für Abfertigungen	16,9	15,5
Aufwendungen für Altersversorgung	12,9	13,4
<b>Gesamt</b>	<b>1.556,0</b>	<b>1.505,5</b>

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

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

Anzahl Mitarbeiter:innen	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2025	2024
Angestellte	7.564	7.003	561	8 %	7.341	6.700
Arbeiter:innen	4.529	4.294	235	5 %	4.474	4.170
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	5.307	6.054	-747	-12 %	5.687	6.437
<b>Gesamt aktive Mitarbeiter:innen</b>	<b>17.400</b>	<b>17.351</b>	<b>49</b>	<b>0 %</b>	<b>17.502</b>	<b>17.307</b>
Lehrlinge	1.775	1.636	139	8 %	1.508	1.429
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>19.175</b>	<b>18.987</b>	<b>188</b>	<b>1 %</b>	<b>19.010</b>	<b>18.736</b>

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2025	2024
Angestellte	7.357,5	6.811,5	546,0	8 %	7.138,3	6.516,6
Arbeiter:innen	4.508,7	4.276,0	232,7	5 %	4.456,3	4.153,5
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	5.171,6	5.922,9	-751,3	-13 %	5.554,6	6.303,2
<b>Gesamt aktive Mitarbeiter:innen</b>	<b>17.037,8</b>	<b>17.010,4</b>	<b>27,4</b>	<b>0 %</b>	<b>17.149,2</b>	<b>16.973,3</b>
Lehrlinge	1.775,0	1.636,0	139,0	8 %	1.507,8	1.429,2
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>18.812,8</b>	<b>18.646,4</b>	<b>166,4</b>	<b>1 %</b>	<b>18.657,0</b>	<b>18.402,5</b>

## 9. Abschreibungen

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.129,0	1.087,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	53,3	49,6
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	10,9	8,5
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-151,1	-145,0
<b>Abschreibung Gesamt</b>	<b>1.042,2</b>	<b>1.000,4</b>

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

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

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	151,3	149,2
Büroerfordernisse	86,7	81,7
Verluste aus Anlagenabgängen	37,5	27,5
Betriebliche Steuern	34,2	6,2
Holdingsumlage	21,2	21,2
Reisegebühren	19,3	18,9
Aus- und Fortbildung	7,8	8,8
Übrige	136,3	134,5
<b>Summe sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>494,4</b>	<b>448,1</b>
Wertminderungen/-aufholungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2,5	-0,8
<b>Gesamt</b>	<b>496,9</b>	<b>447,3</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>207,1</i>	<i>196,8</i>

Im Posten betriebliche Steuern sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenutzungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) erfasst. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus höheren Elektrizitätsabgaben sowohl im Bereich des Traktionsstroms als auch des Nicht-Traktionsstroms. Darüber hinaus führten erhöhte sonstige Stromabgaben zu einem zusätzlichen Anstieg.

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:

	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	481	471
Andere Bestätigungsleistungen	22	103
<b>Gesamt</b>	<b>503</b>	<b>574</b>

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde im Geschäftsjahr 2025 wie im Vorjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden in den Geschäftsjahren 2025 und 2024 die Prüfungen der Nichtfinanziellen Erklärung im Konzernlagebericht und des Jahresfinanzberichts im XHTML-Format verrechnet.

## 11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
<b>Zinsergebnis</b>		
Zinserträge	18,0	35,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1,3</i>	<i>16,3</i>
Zinsaufwendungen	-615,6	-554,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-33,6</i>	<i>-16,3</i>
<b>Gesamt</b>	<b>-597,6</b>	<b>-518,7</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-32,3</i>	<i>0,0*)</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. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 8,9 Mio. EUR) aus aufgenommenen Darlehen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 781,0 Mio. EUR (Vj: rd. 700,8 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 206,0 Mio. EUR (Vj: rd. 246,1 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 99,5 Mio. EUR (Vj: rd. 106,5 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und mit rd. 419,9 Mio. EUR (Vj: rd. 301,3 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. 165,4 Mio. EUR (Vj: rd. 146,8 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14). Des Weiteren sind in den Zinsaufwendungen auch Aufwendungen für Haftungsentgelte in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 10,7 Mio. EUR) enthalten.

## 12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>		
Sonstige Finanzerträge	9,9	25,6
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>8,1</i>	<i>5,2</i>
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	<i>1,7</i>	<i>20,2</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-10,9	-7,7
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>-8,4</i>	<i>-5,1</i>
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	<i>-0,2</i>	<i>-0,3</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-2,2</i>	<i>-2,3</i>
<b>Gesamt</b>	<b>-1,1</b>	<b>17,9</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-2,2</i>	<i>-2,3</i>

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen im Zusammenhang mit Restposten aus ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen auch Bewertungsergebnisse aus Derivaten.

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:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-1,0	-0,6
Latenter Steueraufwand/-ertrag	7,1	21,8
<i>davon aus Steuersatzanpassungen</i>	0,0	0,0
<b>Ertragsteuern</b>	<b>6,2</b>	<b>21,2</b>

Die laufenden Steuern werden 2025 und 2024 mit 23 % des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das jeweilige Geschäftsjahr berechnet.

Für die Bewertung der bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden wurde der aktuell gültige Steuersatz von 23 % herangezogen.

Die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung wurden in 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:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	70,7	59,0
<b>Bilanzansätze zum 01.01.</b>	<b>70,7</b>	<b>59,0</b>
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-4,0	-10,1
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	7,1	21,8
<b>Bilanzansätze zum 31.12.</b>	<b>73,8</b>	<b>70,7</b>
<i>davon latente Steueransprüche</i>	73,8	70,7
<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. 55,6 Mio. EUR (Vj: rd. 57,8 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die kurzfristigen aktiven latenten Steuern betreffen im Wesentlichen Verlustvorträge in Höhe von rd. 17,4 Mio. EUR (Vj: rd. 6,9 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich verwendet werden können. Die restlichen latenten Steuern in Höhe von rd. rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 Mio. EUR) beziehen sich auf Anlagevermögen, Vorräte und Stromderivate.

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.

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	15,1	12,6
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	58,9	92,8
<b>IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil</b>	<b>74,0</b>	<b>105,4</b>
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>23,0 %</i>	<i>23,0 %</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-17,0	-24,2
Beteiligungserträge	0,4	0,7
Ansatz von bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verlusten	18,3	40,4
sonstige Hinzurechnungen	4,5	4,3
<b>Steuern vom Einkommen</b>	<b>6,2</b>	<b>21,2</b>
<b>Effektiver Körperschaftsteuersatz</b>	<b>-8,4 %</b>	<b>-20,1 %</b>

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -8,4 % (Vj: -20,1 %), welcher vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 23 % abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen. Es konnten aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 18,3 Mio. EUR aus bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verlusten gebildet werden. Die sonstigen Hinzurechnungen beinhalten sonstige Konsolidierungsanpassungen.

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

in Mio. EUR	latente Steuer- ansprüche		latente Steuer- schulden	
	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2024
<b>Vermögenswerte</b>				
Sachanlagen	2,1	-3,3	2,2	-3,7
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	7,9	0,0	8,7	-0,5
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-2,5	0,0	-4,3
Vorräte	5,4	0,0	5,4	0,0
	<b>15,4</b>	<b>-5,8</b>	<b>16,3</b>	<b>-8,5</b>
<b>Schulden</b>				
Rückstellungen	0,0	-0,1	0,4	-0,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5,6	0,0	12,1	0,0
	<b>5,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>12,5</b>	<b>-0,4</b>
Steuerliche Verlustvorträge	58,7	0,0	50,7	0,0
<b>Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>79,7</b>	<b>-5,9</b>	<b>79,6</b>	<b>-8,9</b>
Saldierung	-5,9	5,9	-8,9	8,9
<b>Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>73,8</b>	<b>0,0</b>	<b>70,7</b>	<b>0,0</b>

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

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 73,8 Mio. EUR (Vj: rd. 70,7 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. 1.530,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.575,5 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 1.275,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.354,9 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. 9,7 Mio. EUR) aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften wurden keine latenten Steuern angesetzt.

Die in der Geldflussrechnung angeführten gezahlten Ertragsteuern betreffen im Wesentlichen Steuerumlagen in Höhe von rd. 6,5 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR).

## 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
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>								
<i>Stand 01.01.2025</i>	34.791,7	168,6	504,3	12.407,1	215,0	0,2	9.599,5	57.686,3
Zugänge	1.154,4	4,6	45,2	459,0	20,6	0,9	1.586,8	3.271,4
Abgänge	-246,4	-0,7	-16,4	-123,6	-8,0	-0,2	-2,9	-398,3
Umbuchungen	3.252,8	0,0	29,0	626,4	4,9	0,0	-3.926,7	-13,6
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>								
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>38.952,4</b>	<b>172,5</b>	<b>562,0</b>	<b>13.368,8</b>	<b>232,6</b>	<b>0,9</b>	<b>7.256,6</b>	<b>60.545,8</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2025</i>	-11.974,0	-44,8	-366,2	-7.140,0	-171,4	-0,2	0,0	-19.696,6
Abschreibungen	-649,6	-11,1	-34,3	-417,2	-16,8	0,0	0,0	-1.129,0
Abgänge	211,7	0,6	14,5	114,3	7,8	0,2	0,0	349,1
Umbuchungen	-1,9	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>								
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>-12.413,8</b>	<b>-55,3</b>	<b>-386,1</b>	<b>-7.441,0</b>	<b>-180,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-20.476,5</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2025</i>								
	22.817,6	123,8	138,1	5.267,1	43,7	0,0	9.599,5	37.989,8
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2025</b>	<b>26.538,6</b>	<b>117,2</b>	<b>176,0</b>	<b>5.927,8</b>	<b>52,3</b>	<b>0,9</b>	<b>7.256,6</b>	<b>40.069,4</b>
<b>Kostenbeiträge</b>								
<i>Stand 01.01.2025</i>	-9.856,3	0,0	-5,4	-3.008,4	-5,5	0,0	-1.240,1	-14.115,6
Zugänge	-148,2	0,0	0,0	-39,9	-0,1	0,0	-196,8	-384,9
Abgänge	112,3	0,0	0,0	36,8	0,1	0,0	0,3	149,5
Umbuchungen	-609,2	0,0	0,0	-37,5	0,0	0,0	646,9	0,3
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>-10.501,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-5,3</b>	<b>-3.048,9</b>	<b>-5,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-789,6</b>	<b>-14.350,6</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2025</i>	5.942,8	0,0	5,3	2.539,7	5,0	0,0	0,0	8.492,8
Abschreibungen	107,9	0,0	0,1	39,0	0,2	0,0	0,0	147,1
Abgänge	-107,7	0,0	0,0	-36,0	-0,1	0,0	0,0	-143,8
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>								
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>5.943,0</b>	<b>0,0</b>	<b>5,3</b>	<b>2.542,8</b>	<b>5,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8.496,2</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2025</i>								
	-3.913,5	0,0	-0,1	-468,7	-0,4	0,0	-1.240,1	-5.622,7
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2025</b>	<b>-4.558,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-506,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-789,6</b>	<b>-5.854,4</b>
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2025</i>								
	18.904,1	123,8	138,0	4.798,5	43,3	0,0*)	8.359,4	32.367,0
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2025</b>	<b>21.980,3</b>	<b>117,2</b>	<b>176,0</b>	<b>5.421,7</b>	<b>51,9</b>	<b>0,9</b>	<b>6.467,0</b>	<b>34.215,0</b>

\*) 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
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>								
<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
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2024</b>	<b>34.791,7</b>	<b>168,6</b>	<b>504,3</b>	<b>12.407,1</b>	<b>215,0</b>	<b>0,2</b>	<b>9.599,5</b>	<b>57.686,3</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>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
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024</b>	<b>-11.974,0</b>	<b>-44,8</b>	<b>-366,2</b>	<b>-7.140,0</b>	<b>-171,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-19.696,6</b>
<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
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2024</b>	<b>22.817,6</b>	<b>123,8</b>	<b>138,1</b>	<b>5.267,1</b>	<b>43,7</b>	<b>0,0</b>	<b>9.599,5</b>	<b>37.989,8</b>
<b>Kostenbeiträge</b>								
<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
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>-9.856,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-5,4</b>	<b>-3.008,4</b>	<b>-5,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-1.240,1</b>	<b>-14.115,6</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>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
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024</b>	<b>5.942,8</b>	<b>0,0</b>	<b>5,3</b>	<b>2.539,7</b>	<b>5,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8.492,8</b>
<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
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2024</b>	<b>-3.913,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-468,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-1.240,1</b>	<b>-5.622,7</b>
<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
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2024</b>	<b>18.904,1</b>	<b>123,8</b>	<b>138,0</b>	<b>4.798,5</b>	<b>43,3</b>	<b>0,0*)</b>	<b>8.359,4</b>	<b>32.367,0</b>

\*) 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 2025 exklusive Nutzungsrechte betragen rd. 3.265,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.303,8 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen Rahmenplanprojekte und Investitionen in die Südstrecke, Investitionen in Bahnhofsum- und -neubauten, Ausbaurbeiten im Großraum Wien und Investitionen in den Ausbau der Weststrecke. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bauten, technische Anlagen und Maschinen sowie Anlagen in Bau.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und von oder zu den „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten“ (Erläuterung 19) und „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. 165,4 Mio. EUR (Vj: rd. 146,8 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,3 % (Vj: 2,2 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 156,2 Mio. EUR (Vj: rd. 136,0 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Zum 31.12.2025 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 2.614,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.302,3 Mio. EUR).

Im Wesentlichen dienen Anlagen des Fahrparks und sonstige technische Anlagen und Maschinen in Höhe von rd. 48,5 Mio. EUR (Vj: rd. 51,5 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 37,5 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 27,5 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgänge im Zusammenhang mit Neuinvestitionen und Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und von zur Veräußerung gehaltener Vermögenswerte betragen rd. 23,5 Mio. EUR (Vj: rd. 32,6 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
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2025</i>	303,7	2.064,9	149,4	2.518,1
Zugänge	24,4	324,2	47,8	396,3
Abgänge	-1,5	-0,3	-1,3	-3,1
Umbuchungen	42,4	42,5	-82,8	2,1
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2025</b>	<b>369,1</b>	<b>2.431,3</b>	<b>113,0</b>	<b>2.913,4</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2025</i>	-207,1	-374,6	0,0	-581,7
Abschreibungen	-25,6	-27,7	0,0	-53,3
Abgänge	1,4	0,1	0,0	1,5
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2025</b>	<b>-231,2</b>	<b>-402,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-633,5</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2025</i>	96,7	1.690,3	149,4	1.936,4
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2025</b>	<b>137,8</b>	<b>2.029,1</b>	<b>113,0</b>	<b>2.279,9</b>
<b>Kostenbeiträge</b>				
<i>Stand 01.01.2025</i>	-37,6	-889,3	0,0	-926,9
Zugänge	-3,8	-65,8	0,0	-69,6
Umbuchungen	5,1	-5,4	0,0	-0,3
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>-36,2</b>	<b>-960,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-996,7</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2025</i>	32,0	120,8	0,0	152,9
Abschreibungen	0,1	3,8	0,0	3,9
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2025</b>	<b>32,1</b>	<b>124,7</b>	<b>0,0</b>	<b>156,8</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2025</i>	-5,5	-768,5	0,0	-774,0
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2025</b>	<b>-4,1</b>	<b>-835,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-839,9</b>
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2025</i>	91,2	921,9	149,4	1.162,4
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2025</b>	<b>133,7</b>	<b>1.193,3</b>	<b>113,0</b>	<b>1.439,9</b>

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Gesamt
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>				
<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
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2024</b>	<b>303,7</b>	<b>2.064,9</b>	<b>149,4</b>	<b>2.518,1</b>
<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
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024</b>	<b>-207,1</b>	<b>-374,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-581,7</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2024</i>	84,9	1.535,4	126,8	1.747,1
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2024</b>	<b>96,7</b>	<b>1.690,3</b>	<b>149,4</b>	<b>1.936,4</b>
<b>Kostenbeiträge</b>				
<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
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>-37,6</b>	<b>-889,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-926,9</b>
<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
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024</b>	<b>32,0</b>	<b>120,8</b>	<b>0,0</b>	<b>152,9</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2024</i>	-4,5	-712,2	0,0	-716,6
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2024</b>	<b>-5,5</b>	<b>-768,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-774,0</b>
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2024</i>	80,4	823,2	126,8	1.030,5
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2024</b>	<b>91,2</b>	<b>921,9</b>	<b>149,4</b>	<b>1.162,4</b>

Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 45,6 Jahre (Vj: 40,3 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. 13,2 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR) immaterielle Vermögenswerte, die aus konzerninterner Entwicklung stammen, und in Höhe von rd. 17,7 Mio. EUR (Vj: rd. 16,9 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. 3,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3,4 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 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.

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	718,8	474,5
Zugänge	0,0	0,9
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	50,2	45,2
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	193,2
Abgänge zu Anschaffungskosten	-6,3	-2,1
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	2,5	7,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>765,2</b>	<b>718,8</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	-201,3	-177,0
Abschreibungen	-10,9	-8,5
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	-16,9
Abgänge	5,0	1,1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>-207,2</b>	<b>-201,3</b>
<i>Nettobuchwert Stand 01.01.</i>	517,6	297,6
<b>Nettobuchwert Stand 31.12.</b>	<b>558,1</b>	<b>517,6</b>

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis im Geschäftsjahr 2024 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 wurde.

Wenn als Finanzinvestition gehaltene Immobilien vermietet werden, erfolgt dies im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 39,2 Mio. EUR (Vj: rd. 27,2 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 7,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 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. 1.516,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.400,6 Mio. EUR). Für 71 % (Vj: 72 %) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen Expert:innen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

## 17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

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

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2025	31.12.2024
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2025	31.12.2024
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 2024 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	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Umsatzerlöse	0,0	0,0	92,7	98,0
Planmäßige Abschreibungen	-0,8	-0,7	-1,8	-1,7
Zinserträge	2,6	4,3	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,0 *)	-0,3	-0,5
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)	-2,0	-1,4
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0	5,8	4,2
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>5,8</b>	<b>4,2</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	425,2	20,2	0,2	0,1
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	96,7	67,3	25,1	25,8
Langfristige Vermögenswerte	25,7	286,5	17,8	27,5
Kurzfristige Schulden	464,4	291,0	30,7	26,1
Langfristige Schulden	2,1	1,9	0,5	6,0
<b>Nettovermögen 100 %</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>	<b>12,0</b>	<b>21,3</b>
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>	<i>9,1</i>	<i>8,7</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0	2,5	1,8
Kapitalerhöhungen	0,0	0,0	0,3	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0	-2,5	-1,5
<b>Buchwert des Anteils per 31.12.</b>	<b>40,6</b>	<b>40,6</b>	<b>9,4</b>	<b>9,1</b>

\*) Kleinstbetrag.

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

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 29,2 Mio. EUR (Vj: rd. 26,6 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 31,8 Mio. EUR (Vj: rd. 30,9 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden im Geschäftsjahr 2025 rd. 300,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Refundierungen, sowie die vom Bund geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße reduzieren den Zuschuss des Bundes und beliefen sich auf rd. 58,0 Mio. EUR (Vj: rd. 55,5 Mio. EUR).

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

2025 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	1,0	1,0
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,9	94,8	99,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,9</i>	<i>94,8</i>	<i>99,7</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	63,4	3,4	66,8
<b>Gesamt</b>	<b>68,3</b>	<b>99,2</b>	<b>167,5</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,9</i>	<i>94,8</i>	<i>99,7</i>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	<i>55,5</i>	<i>1,2</i>	<i>56,7</i>

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>	<i>4,8</i>	<i>99,7</i>	<i>104,5</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	50,9	61,0	111,9
<b>Gesamt</b>	<b>55,7</b>	<b>161,8</b>	<b>217,5</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,8</i>	<i>99,7</i>	<i>104,5</i>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	<i>37,5</i>	<i>56,2</i>	<i>93,7</i>

### Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing sind Finanzierungsleasingforderungen aus dem Sub-Lease-Vertrag mit Gesellschaften des übrigen ÖBB Konzerns zur Immobilie in der Lassallestraße in Höhe von rd. 99,7 Mio. EUR (Vj: rd. 104,4 Mio. EUR) enthalten.

### Übrige finanzielle Vermögenswerte

In den übrigen finanziellen Vermögenswerten sind unter anderem verbliebene Restposten aus aufgelösten CBL-Transaktionen (Erläuterungen 30.1 und 30.3) von über rd. 51,9 Mio. EUR (Vj: rd. 88,8 Mio. EUR) und Stromderivate in und ohne Hedge-Beziehung in Höhe von rd. 9,9 Mio. EUR (Vj: rd. 18,2 Mio. EUR) enthalten.

### Wertberichtigungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2025 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)	Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	19,0	0,0 **)	19,0
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	37,8	0,1	37,7
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamtexposure</b>		<b>56,8</b>	<b>0,1</b>	<b>56,7</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*) Kleinstbetrag.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2024 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung	Netto- Buchwert
			(Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)	
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
<b>Gesamtexposure</b>		<b>93,8</b>	<b>0,1</b>	<b>93,7</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*) Kleinstbetrag.

Der Bruttobuchwert stellt das maximale Ausfallsrisiko für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten dar.

## 19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2025	2024
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	0,0	7,2
Zugänge	3,6	0,0
Abgänge durch Veräußerung	0,0	-7,2
<b>Stand 31.12.</b>	<b>3,6</b>	<b>0,0</b>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>3,6</i>	<i>0,0</i>

Bei den im Geschäftsjahr 2025 ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich um Gebäude und Grundstücke die gemäß Immobilienstrategie als nicht betriebsnotwendig bzw. nicht als Finanzinvestition eingestuft wurden und daher als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen werden.

Die im Geschäftsjahr 2024 veräußerten Vermögenswerte betrafen eine Bahnstrecke und ein mittels Baurecht veräußertes Logistikcenter. Der Verkaufserlös 2024 betrug rd. 21,2 Mio. EUR, der realisierte Gewinn rd. 14,0 Mio. EUR, welcher in den sonstigen betrieblichen Erträgen gemeinsam mit den Erträgen aus dem Abgang vom Anlagevermögen ausgewiesen wird.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2025 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:

<b>31.12.2025</b>			
<b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	231,7	0,0	231,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	113,9	0,0	113,9
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	14,8	0,0	14,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	511,0	79,0	590,0
<i>davon Finanzinstrumente</i>	58,1	21,6	79,7
<b>Gesamt</b>	<b>742,7</b>	<b>79,0</b>	<b>821,7</b>

<b>31.12.2024</b>			
<b>in Mio. EUR</b>	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
<b>Gesamt</b>	<b>636,1</b>	<b>73,4</b>	<b>709,5</b>

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Vertragsvermögenswerte in Höhe von rd. 14,8 Mio. EUR (Vj: rd. 16,7 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. 48,6 Mio. EUR (Vj: rd. 57,1 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 53,5 Mio. EUR (Vj: rd. 59,5 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 161,6 Mio. EUR (Vj: rd. 154,8 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 24,4 Mio. EUR (Vj: rd. 27,1 Mio. EUR), Forderungen aus dem Zuschussvertrag nach § 42 Bundesbahngesetz in Höhe von rd. 182,6 Mio. EUR (Vj: 69,3 Mio. EUR), Forderungen aus Zuschüssen in Höhe von rd. 10,7 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR), sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 22,3 Mio. EUR (Vj: rd. 17,6 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 36,3 Mio. EUR (Vj: rd. 33,9 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

<b>in Mio. EUR</b>	<b>Forderungen aus Lieferung u. Leistungen</b>		<b>Sonstige Forderungen</b>	
	2025	2024	2025	2024
<i>Stand 01.01.</i>	10,0	15,0	0,4	0,4
Verbrauch	-1,5	-4,4	0,0	0,0
Umgliederung	0,4	0,0	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	2,4	-0,7	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>11,3</b>	<b>10,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich nur auf Forderungen insoweit jene Finanzinstrumente darstellen.

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko in Mio. EUR	2025	2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	243,1	252,1
Sonstige Forderungen	80,2	60,4
<b>Gesamter Bruttobuchwert Forderungen</b>	<b>323,2</b>	<b>312,5</b>
abzüglich Wertminderung	11,7	10,4
<b>Buchwert</b>	<b>311,5</b>	<b>302,1</b>

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen:

31.12.2025 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	189,6	0,8	188,9	0,3	0,2 %	188,6
bis 90 Tage überfällig	29,6	0,1	29,5	1,3	4,4 %	28,1
90 bis 180 Tage überfällig	3,2	0,1	3,1	0,4	13,4 %	2,7
180 bis 360 Tage überfällig	4,1	2,7	1,4	0,5	34,1 %	0,9
über 360 Tage überfällig	16,5	5,0	11,5	0,1	1,0 %	11,4
<b>Gesamtexposure</b>	<b>243,1</b>	<b>8,7</b>	<b>234,4</b>	<b>2,7</b>	<b>1,1 %</b>	<b>231,7</b>

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 %	212,3
bis 90 Tage überfällig	22,3	0,1	22,2	1,0	4,5 %	21,2
90 bis 180 Tage überfällig	2,1	0,7	1,4	0,3	21,6 %	1,1
180 bis 360 Tage überfällig	5,8	0,4	5,4	0,0	0,0 %	5,4
über 360 Tage überfällig	9,0	6,9	2,1	0,0	0,0 %	2,1
<b>Gesamtexposure</b>	<b>252,1</b>	<b>8,2</b>	<b>243,9</b>	<b>1,9</b>	<b>0,8 %</b>	<b>242,1</b>

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus den sonstigen Forderungen:

31.12.2025 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	79,7	0,0 **)	0,0 %	79,7
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,0	0,0	0,0 %	0,0
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,3	0,3	100,0 %	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0 %	0,0
<b>Gesamtexposure</b>		<b>80,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3 %</b>	<b>79,7</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*) Kleinstbetrag.

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	0,3	100,0 %	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0 %	0,0
<b>Gesamtexposure</b>		<b>59,7</b>	<b>0,3</b>	<b>100,0 %</b>	<b>59,7</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*) Kleinstbetrag.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.2.c enthalten.

## 21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Vorräte (brutto)	128,5	129,8
Wertberichtigungen	-4,4	-5,7
<b>Gesamt</b>	<b>124,1</b>	<b>101,2</b>
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>64,6</i>	<i>50,5</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 betragen rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: keine).

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. Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 64,6 Mio. EUR (Vj: rd. 50,5 Mio. EUR) sind rd. 47,0 Mio. EUR (Vj: rd. 41,2 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

Die Wertminderungen/-aufholungen zu Vorräten des Berichtsjahres 2025 betragen rd. -1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

## 22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Kassenbestand	0,0 <sup>*)</sup>	0,0 <sup>*)</sup>
Guthaben bei Kreditinstituten	0,0 <sup>*)</sup>	0,0 <sup>*)</sup>
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	30,2	35,1
<b>Stand gemäß 31.12. (Bilanz)</b>	<b>30,2</b>	<b>35,1</b>
Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	-560,3	-72,3
<b>Stand Liquide Mittel (Geldflussrechnung)</b>	<b>-530,1</b>	<b>-37,2</b>

<sup>\*)</sup> 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 %).

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,6	0,5
Kurzfristige Vermögenswerte	4,3	6,5
Langfristige Schulden	0,0*)	0,0*)
Kurzfristige Schulden	3,3	5,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>
<b>Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>
Umsatzerlöse	16,6	15,5
Gewinn / Verlust	-1,2	1,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-1,2</b>	<b>1,8</b>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn / Verlust</i>	<i>-0,6</i>	<i>0,9</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	-0,2	1,8
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,3	-0,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-1,4	-0,4
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-1,8</b>	<b>1,2</b>

\*) Kleinstbetrag.

## 24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

Die Kapitalrücklagen betragen rd. 541,6 Mio. EUR (Vj: rd. 541,6 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit. Bei der Erhöhung um rd. 2,7 Mio. EUR im Jahr 2024 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:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 31.12.2023 = 01.01.2024</i>	<i>-47,9</i>	<i>14,3</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-5,1	1,5
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	38,7	-11,6
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>-14,3</b>	<b>4,3</b>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-8,0	2,4
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	21,3	-6,4
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,3</b>

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR) in der Position „Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne“ ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft ausschließlich Commodity-Derivate und hier ausschließlich Strom-Forwards und Futures.

## 25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2025				
in Mio. EUR	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.034,0	721,8	3.604,7	5.360,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	149,4	1.636,1	1.999,1	3.784,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	19,8	64,0	145,1	228,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>3,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>3,9</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.422,1	4.728,3	18.443,4	24.593,8
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>521,3</i>	<i>4.667,7</i>	<i>18.397,0</i>	<i>23.586,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>560,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>560,5</i>
<b>Gesamt</b>	<b>2.625,3</b>	<b>7.150,2</b>	<b>24.192,3</b>	<b>33.967,8</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>564,4</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>564,4</i>

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
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>
<b>Gesamt</b>	<b>1.965,8</b>	<b>6.748,0</b>	<b>22.744,2</b>	<b>31.458,0</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>72,5</i>	<i>1,8</i>	<i>0,0</i>	<i>74,3</i>

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen mit einem Buchwert von rd. 3.638,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.638,6 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Im Laufe des Jahres 2025 wurde keine und im Laufe des Jahres 2024 eine Finanzierung mit einem Nominale von 200,0 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 2025					
Restlaufzeit	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Anmerkung
bis zu 1 Jahr	140.000.000,00	2006 bis 2026	4,247 %	4,247 %	1 Vertrag
1 bis 5 Jahre	1.600.000.000,00	2007 bis 2030	1,238 % bis 4,813 %	1,245 % bis 4,818 %	7 Verträge
mehr als 5 Jahre	1.900.000.000,00	2011 bis 2049	0,429 % bis 3,524 %	0,429 % bis 3,529 %	10 Verträge
<b>Gesamt</b>	<b>3.640.000.000,00</b>				<b>18 Verträge</b>

Finanzverbindlichkeiten gegenüber EIB 2024					
Restlaufzeit	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Anmerkung
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
<b>Gesamt</b>	<b>3.640.000.000,00</b>				<b>18 Verträge</b>

Bei Änderungen des Bundesbahngesetzes, wenn die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Vermögenswerte veräußern sollte, sich die Eigentümerstruktur ändert oder die Projektkosten wesentlich geringer als geplant sind, dann ist entweder die EIB zu informieren, oder es sind zusätzliche Sicherheiten beizubringen. Zudem könnte die EIB noch nicht ausgezahlte Kredite zurückbehalten oder aber eine Rückzahlung verlangen.

### Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 5.326,4 Mio. EUR (Vj: rd. 6.826,2 Mio. EUR). Weiteres sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 75,0 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

## Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 5.325,0 Mio. EUR (Vj: rd. 6.825,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000 %
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900 %
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900 %
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100 %
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000 %
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000 %
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000 %
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000 %
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750 %
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250 %
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000 %
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500 %

Von 2005 bis 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN) aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbeding und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen eine (Vj: drei) in Höhe von rd. 40,1 Mio. USD (Vj: rd. 67,8 Mio. USD) mit der CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026) noch aushaftet. Zwei Anleihen mit den CUSIP-Nummern A5790#AE8 und A5790#AF5 wurden 2025 beglichen. Der beizulegende Zeitwert dieser Anleihe wird mit einem Bewertungsmodell auf Basis beobachtbarer Marktdaten ermittelt und daher dem Level 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet (Erläuterung 29.5).

## Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 betragen mit rd. 225,0 Mio. EUR (Vj: rd. 236,0 Mio. EUR) überwiegend Grund- und Gebäude-Leasings für Betriebsführungszentralen und Bahnhöfe und mit 3,9 Mio. EUR (Vj: Forderungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR) verbliebenen Restposten aus CBL-Transaktionen.

## Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten betreffen mit einem Buchwert von rd. 23.586,0 Mio. EUR (Vj: rd. 19.999,4 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA). Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 521,3 Mio. EUR (Vj: keine) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt ab dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Nachfolgend die Aufstellung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gegliedert nach Fälligkeiten:

<b>Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2025</b> Restlaufzeit	Nominale (in EUR)	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	durchschnittliche Effektivverzinsung	Anmerkung
bis zu 1 Jahr	604.100.000,00	2020 bis 2026	0,7500 % bis 2,0650 %	-0,6520 % bis 2,9680 %	1,4937 %	5 Verträge
1 bis 5 Jahre	4.948.050.000,00	2017 bis 2030	0,0000 % bis 6,2500 %	-0,6150 % bis 3,4900 %	1,4777 %	30 Verträge
mehr als 5 Jahre	19.479.567.000,00	2017 bis 2120	0,0000 % bis 4,1500 %	-0,2710 % bis 3,8220 %	2,2857 %	106 Verträge
<b>Gesamt</b>	<b>25.031.717.000,00</b>					<b>141 Verträge</b>

<b>Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2024</b> 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
<b>Gesamt</b>	<b>20.852.317.000,00</b>					<b>123 Verträge</b>

Es bestehen 141 (Vj: 123) Finanzierungen mit Laufzeiten bis 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. 560,3 Mio. EUR (Vj: rd. 72,3 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. 75,0 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 290,4 Mio. EUR (Vj: rd. 255,5 Mio. EUR) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 9,0 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 20,4 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

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	34,7	37,7
Pensionen	0,8	0,8
Jubiläumsgelder	117,1	123,6
<b>Gesamt</b>	<b>152,7</b>	<b>162,1</b>

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalarückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

#### Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

	31.12.2025	31.12.2024
Abzinsungsfaktor Abfertigung	4,20 %	3,50 %
Abzinsungsfaktor Pension	4,10 %	3,45 %
Abzinsungsfaktor Jubiläum	3,90 %	3,35 %
Gehaltssteigerungen	4,50 %	4,60 %
Pensionssteigerungen	2,00 %	2,00 %
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,15 %	0,00 bis 1,21 %
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 6,82 %	0,00 bis 7,48 %

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt: Zinsänderungsrisiko 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 2025 und 2024 rd. 11,0 Mio. EUR bzw. rd. 9,6 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:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
<b>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</b>	<b>37,7</b>	<b>38,0</b>
Dienstzeitaufwand	1,4	1,5
Zinsaufwand	1,3	1,4
Im Periodenergebnis erfasst	2,7	2,9
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-3,5	-2,7
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,3	-0,6
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-3,8	-3,3
Abfertigungszahlungen	-1,9	-0,7
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,0	0,8
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>34,7</b>	<b>37,7</b>

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR werden in 2026, in Höhe von rd. 4,6 Mio. EUR in 2027 bis 2030 und in Höhe von rd. 28,6 Mio. EUR nach 2030 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 12,3 (Vj: 13,0) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %-Punkten	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-0,8	-0,9	0,9	1,0
Bezugserhöhung	+/-0,2	0,9	1,0	-0,8	-0,9

### Jubiläumsgelder

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit Definitivstellung sowie bestimmte Angestellte (im Folgenden „Mitarbeiter:innen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. Mitarbeiter:innen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für Mitarbeiter:innen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>123,6</i>	<i>129,3</i>
Dienstzeitaufwand	6,6	6,9
Zinsaufwand	4,0	4,3
Jubiläumsgeldzahlungen	-11,9	-11,0
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	0,1	0,8
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-5,8	-5,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,5	-1,4
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>117,1</b>	<b>123,6</b>

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,5 (Vj: 8,6) 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	
		2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-1,8	-2,0	2,0	2,1
Bezugserhöhung	+/-0,2	2,0	2,0	-1,8	-2,0

## Pensionen

### Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) 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 BVAEB 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 2025 und 2024 auf rd. 12,9 Mio. EUR bzw. rd. 13,3 Mio. EUR.

### Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2 % des Letztbezugs. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 4,10% (Vj: 3,45%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

## 26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand					Zuführung	Stand 31.12.2025
	01.01.2025	Verbrauch	Auflösung	Zinseffekte			
Umweltschutzmaßnahmen	26,1	0,0	0,0	0,6	0,9	27,6	
Stilllegungskosten	15,1	0,0	0,0	0,4	0,1	15,5	
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	8,8	-1,7	0,0	0,3	2,7	10,1	
Haftpflichtrenten	2,6	-0,2	-0,1	0,1	0,2	2,6	
Übrige sonstige	310,7	-219,3	-5,0	33,4	97,4	217,2	
<b>Summe sonstige Rückstellungen</b>	<b>363,3</b>	<b>-221,2</b>	<b>-5,1</b>	<b>34,8</b>	<b>101,3</b>	<b>273,0</b>	
<i>davon langfristig</i>	<i>25,6</i>					<i>28,0</i>	

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst. In dieser Rückstellung wurde mit einem Betrag in Höhe von rd. 8,5 Mio. EUR (Vj: rd. 8,2 Mio. EUR) für identifizierte Schwermetallbelastungen von Bahnstrommasten Vorsorge getroffen. Für Umweltschutzmaßnahmen wurde mit einem Betrag in Höhe von rd. 19,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17,9 Mio. EUR) vorgesorgt. Hier bestehen Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 10,7 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR), die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken, deren Buchwerte bereits auf null reduziert wurden und daher die Veränderungen der Rückstellungen ergebniswirksam erfasst werden. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet vertraglich vereinbarte Verpflichtungen zur Beseitigung von bestehenden rechtlichen und technischen Belastungen und ähnliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit bereits durchgeführten Grundstücksverkäufen.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 3,42 % (Vj: 2,46 %) abgezinst.

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. Für die Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016-2023, das Mindestzugangspaket in den Netzfahrplanperioden 2011-2017 und die Verkehrsstationen in den Netzfahrplanperioden 2012-2023 gemäß § 68a EISbG konnte unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH bzw. Schienen-Control Kommission eine marktweite Bereinigung der Verfahren abgeschlossen werden. Die dafür zum 31.12.2024 bilanzierte Rückstellung wurde weitgehend verbraucht. Die Veränderung von Rückstellungen für Rückforderungen in Zusammenhang mit regulierungsrechtlichen Verfahren wird in den Umsatzerlösen erfasst.

Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen“ unter Erläuterung 3 verwiesen.

### **Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen**

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 2,31 % bis 4,03 % (Vj: 2,24 % bis 2,63 %) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 28,0 Mio. EUR (Vj: rd. 25,6 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2026. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2026 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

## 27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

<b>2025</b>			
<b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.117,0	0,0	1.117,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>106,5</i>	<i>0,0</i>	<i>106,5</i>
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>1.010,5</i>	<i>0,0</i>	<i>1.010,5</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	328,4	171,4	499,8
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	<i>141,2</i>	<i>0,0</i>	<i>141,2</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>83,2</i>	<i>0,0</i>	<i>83,2</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>26,6</i>	<i>0,0</i>	<i>26,6</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>31,1</i>	<i>0,0</i>	<i>31,1</i>
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	<i>1,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1,0</i>
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	<i>45,3</i>	<i>171,4</i>	<i>216,7</i>
<b>Gesamt</b>	<b>1.445,4</b>	<b>171,4</b>	<b>1.616,8</b>

<b>2024</b>			
<b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.272,9	0,0	1.272,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>129,5</i>	<i>0,0</i>	<i>129,5</i>
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>1.143,4</i>	<i>0,0</i>	<i>1.143,4</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	512,3	26,3	538,6
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	<i>244,4</i>	<i>0,0</i>	<i>244,4</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>99,1</i>	<i>0,0</i>	<i>99,1</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>26,9</i>	<i>0,0</i>	<i>26,9</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>25,7</i>	<i>0,0</i>	<i>25,7</i>
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	<i>6,8</i>	<i>0,0</i>	<i>6,8</i>
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	<i>109,4</i>	<i>26,3</i>	<i>135,7</i>
<b>Gesamt</b>	<b>1.785,2</b>	<b>26,3</b>	<b>1.811,5</b>

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 105,3 Mio. EUR (Vj: rd. 64,3 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

Die Abgrenzung § 42 BBG resultiert aus der Abgrenzung von Bundeszuschüssen, einerseits aufgrund der geringeren Maßnahmenumsetzung des Rahmenplans bzw. Zinsanpassungen und andererseits aus Ergebnisverbesserungen in Zusammenhang mit Performancesteigerungen in der Betriebsführung. In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ in Höhe von rd. 66,9 Mio. EUR (Vj: rd. 78,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 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

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Eventualverbindlichkeiten	12,4	12,7
<b>Gesamt</b>	<b>12,4</b>	<b>12,7</b>

Die angegebenen 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 31.12.2025 oder den durchschnittlichen Preisen 2025 (falls diese für die Preisfindung relevant sind) hat eine voraussichtliche Verpflichtung für 2026 in Höhe von rd. 123,6 Mio. EUR (Vj: rd. 172,3 Mio. EUR) und bis zum Ende der Laufzeit eine Gesamtverpflichtung in Höhe von rd. 311,3 Mio. EUR (Vj: rd. 437,3 Mio. EUR) ergeben. Die Gesamtverpflichtung umfasst nicht den Jahresbetrag in Höhe von rd. 41,6 Mio. EUR (Bestandsdauer der Anlagen, Vj: rd. 68,8 Mio. EUR), da nicht bekannt ist, wie lange die Anlagen beim Lieferanten noch in Betrieb sein werden. Diese Verpflichtung schwankt mit der Strompreisentwicklung.

### 29. Finanzinstrumente

#### 29.1. Risikomanagement

Der ÖBB 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.

<b>Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2025 in Mio. EUR</b>	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nicht zinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	167,5	16,0	151,5	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	205,9	205,9	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	79,7	79,7	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30,2	0,0	0,0	30,2
<b>Gesamt</b>	<b>483,3</b>	<b>301,6</b>	<b>151,5</b>	<b>30,2</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>243,7</i>	<i>113,9</i>	<i>99,6</i>	<i>30,2</i>
Finanzverbindlichkeiten	33.967,7	326,4	33.587,6	53,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.113,9	1.113,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	19,8	19,8	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>35.101,4</b>	<b>1.460,1</b>	<b>33.587,6</b>	<b>53,7</b>
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>23.586,0</i>	<i>0,0</i>	<i>23.586,0</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>670,9</i>	<i>106,2</i>	<i>511,8</i>	<i>53,0</i>

<b>Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2024 in Mio. EUR</b>	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nicht zinssensitive 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
<b>Gesamt</b>	<b>533,4</b>	<b>304,7</b>	<b>193,6</b>	<b>35,1</b>
<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
<b>Gesamt</b>	<b>32.787,1</b>	<b>1.648,8</b>	<b>31.060,0</b>	<b>78,3</b>
<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>

\*) Angepasste Vergleichswerte.

Bei den nicht zinssensitiven Finanzinstrumenten handelt es sich um unverzinsten Posten.

Weltweit wurde in den vergangenen Jahren eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze umgesetzt. Die zuvor etablierten „Interbank Offered Rates“ (IBORs) wurden – mit Ausnahme des EURIBOR – größtenteils durch alternative und nahezu risikofreie Referenzzinssätze (Risk Free Rates, RFRs) ersetzt. Während LIBOR-Sätze bereits seit Ende 2021 bzw. 2023 vollständig eingestellt wurden, wurde der EURIBOR im Rahmen eines hybriden, von der EU-Benchmark-Verordnung (BMR) vorgegebenen Reformprozesses robust ausgestaltet und bleibt weiterhin als Referenzzinssatz zulässig und verwendbar.

Der ÖBB Konzern geht daher davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit fortbesteht und für bestehende wie neue Verträge eingesetzt werden kann. Gleichzeitig beobachtet der ÖBB Konzern laufend die regulatorische Entwicklung,

insbesondere Veröffentlichungen der ESMA, der Europäischen Kommission sowie der zuständigen Benchmark Administratoren.

Im ÖBB Konzern bestehen aktuell keine EURIBOR gebundenen Kreditverträge mit vollständig robusten und BMR-konformen Fallback-Klauseln. Verschiedene Brancheninitiativen – darunter Arbeitsgruppen der European Working Group on Euro Risk Free Rates – haben jedoch Empfehlungen für Rückfallklauseln erarbeitet, die der ÖBB Konzern bei künftigen Vertragsabschlüssen schrittweise implementieren wird.

Um die regulatorische Konformität sicherzustellen, erfolgen regelmäßige Abstimmungen mit den finanzierenden Banken, fachliche Klärungen mit SAP-Berater:innen zur technischen Abbildung der Fallback-Mechanismen sowie ein laufender Austausch in der Treasury-Interessengemeinschaft. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass der Konzern auf etwaige zukünftige Änderungen des Referenzzinssatz Regimes vorbereitet ist.

**Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko**

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von 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 31.12.2025 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,3	-0,3
<b>Schulden</b>		
Finanzverbindlichkeiten	-0,1	0,1

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2024 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,3	-0,9
<b>Schulden</b>		
Finanzverbindlichkeiten	-0,7	0,7
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,7	0,7

Zum 31.12.2025 und zum 31.12.2024 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	2025 in Mio. USD	2024 in Mio. USD
Übrige finanzielle Vermögenswerte	61,0	92,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,0	-4,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-58,0	-90,0
	<b>-1,0</b>	<b>-2,0</b>
abzgl. Devisentermingeschäfte	-5,5	-5,5
<b>Nettofremdwährungsrisiko</b>	<b>-6,5</b>	<b>-7,5</b>

Es bestehen zwei Devisentermingeschäfte mit einem positiven beizulegenden Zeitwert zum 31.12.2025 in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR).

### 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 AG und 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 Ausfallrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Nettoexposition
<b>Gesamtexposition 2025</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	167,6	0,0	167,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	217,2	-22,3	194,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	80,2	0,0	80,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30,2	0,0	30,2
<b>Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte</b>	<b>495,2</b>	<b>-22,3</b>	<b>472,9</b>
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>12,4</b>	<b>0,0</b>	<b>12,4</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2025</b>	<b>507,6</b>	<b>-22,3</b>	<b>485,3</b>
<b>Gesamtexposition 2024</b>			
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
<b>Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte</b>	<b>548,1</b>	<b>-10,8</b>	<b>537,3</b>
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>12,7</b>	<b>0,0</b>	<b>12,7</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2024</b>	<b>560,8</b>	<b>-10,8</b>	<b>550,0</b>

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen im Geschäftsjahr 2025 aus einer Patronatserklärung und im Geschäftsjahr 2024 aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

### 29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB 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.

<b>Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2025 in Mio. EUR</b>	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Finanzinstrumente	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1.034,0	4.326,5	5.360,5	0,0	5.360,5	5.360,5	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	149,4	3.635,2	3.784,6	0,0	3.784,6	3.784,6	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	19,8	209,1	228,9	0,0	228,9	228,9	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.422,1	23.171,7	24.593,8	0,0	24.593,8	24.584,7	9,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.117,0	0,0	1.117,0	3,1	1.113,9	1.113,9	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	328,4	171,4	499,8	480,0	19,8	19,8	0,0
	<b>4.070,7</b>	<b>31.513,9</b>	<b>35.584,6</b>	<b>483,1</b>	<b>35.101,5</b>	<b>35.092,3</b>	<b>9,0</b>

<b>Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2024 in Mio. EUR</b>	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
	<b>3.750,9</b>	<b>29.518,5</b>	<b>33.269,4</b>	<b>482,4</b>	<b>32.787,0</b>	<b>32.751,1</b>	<b>36,0</b>

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2025	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2025	Cashflows 2026 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2027-2030 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2031ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2026	Tilgung *) 2026	Zinsen 2027-2030	Tilgung 2027-2030	Zinsen 2031ff	Tilgung 2031ff
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Anleihen	5.360,5	0,0	175,8	1.034,0	552,2	721,7	424,9	3.604,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.784,6	0,0	99,3	149,4	288,7	1.636,1	261,0	1.999,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	228,9	0,0	4,1	19,8	13,7	64,0	17,5	145,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	24.584,7	14,0	391,7	1.399,4	1.485,1	4.728,3	6.527,2	18.443,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.113,9	0,0	0,0	1.113,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	19,8	0,0	0,0	19,8	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>35.092,3</b>	<b>14,0</b>	<b>670,8</b>	<b>3.736,2</b>	<b>2.339,7</b>	<b>7.150,2</b>	<b>7.230,6</b>	<b>24.191,9</b>

\*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 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 31.12.2024	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
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
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
<b>Summe</b>	<b>32.751,1</b>	<b>21,6</b>	<b>641,2</b>	<b>3.254,0</b>	<b>2.102,1</b>	<b>6.733,0</b>	<b>6.716,6</b>	<b>22.742,5</b>

\*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 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. 14,0 Mio. EUR (Vj: rd. 21,6 Mio. EUR). Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, 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.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ist von folgenden Auszahlungen auszugehen:

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2025	Cashflows 2026	Cashflows 2027-2030	Cashflows 2031ff
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Stromderivate – Cashflow Hedges	4,1	59,0	11,7	0,0
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	4,9	67,9	1,8	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>9,0</b>	<b>126,9</b>	<b>13,5</b>	<b>0,0</b>
<b>Finanzgarantien</b>				
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	12,4	3,6	3,0	5,8

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2024	Cashflows 2025	Cashflows 2026–2029	Cashflows 2030ff
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
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
<b>Gesamt</b>	<b>36,0</b>	<b>128,6</b>	<b>21,3</b>	<b>0,0</b>
<b>Finanzgarantien</b>				
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	12,7	4,4	2,2	6,1

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			
	31.12.2025	Cashflows 2026	Cashflows 2027–2030	Cashflows 2031ff
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	6,0	18,5	2,4	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	3,9	34,8	44,5	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,2	0,2	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>10,1</b>	<b>53,6</b>	<b>46,9</b>	<b>0,0</b>

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2024	Cashflows 2025	Cashflows 2026–2029	Cashflows 2030ff
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	7,6	43,1	0,6	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	10,6	40,3	54,8	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>18,2</b>	<b>83,4</b>	<b>55,4</b>	<b>0,0</b>

### 29.3. Sicherungsmaßnahmen

#### Hedge Accounting

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

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 verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB Infrastruktur-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards und Futures für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB Infrastruktur-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100 %.

### 29.4.1. Cashflow Hedges (CFH)

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards und -futures einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungspotfolios 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 31.12.2025			Nominale (Kontraktpreis)	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Derivate	MWh	in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	657	1.793.435	150,0		0,1
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>480</i>	<i>1.087.440</i>	<i>93,8</i>	<i>86,3</i>	<i>-1,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	<i>168</i>	<i>583.019</i>	<i>47,0</i>	<i>81,0</i>	<i>1,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2028</i>	<i>9</i>	<i>122.976</i>	<i>9,2</i>	<i>74,4</i>	<i>0,6</i>

<b>Stromderivate in Hedge-Beziehung</b>			Nominale	Durchschnittlicher	Beizulegender
<b>31.12.2024</b>			(Kontraktpreis)	Ausübungspreis	Zeitwert
<b>Laufzeitende</b>	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>

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:

<b>Stromderivate in Mio. EUR</b>	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
<i>Stand 31.12.2023</i>	<i>-66,2</i>	<i>4,0</i>	<i>-62,2</i>	<i>-14,3</i>	<i>-47,9</i>
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
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>-10,3</b>	<b>-8,3</b>	<b>-18,6</b>	<b>-4,3</b>	<b>-14,3</b>
Bahnstrom	-11,3	0,0	-11,3	-2,6	-8,7
Betriebsanlagen	0,9	0,0	0,9	0,2	0,7
Betriebsanlagen geschlossen	-0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2025	20,8	6,9	27,7	6,4	21,3
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,9</b>

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich in Erläuterung 13.

#### 29.4.2. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards 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.

<b>Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2025</b>	Anzahl Derivate Einkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	167	1.064.416	101,1		-1,2
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>159</i>	<i>1.020.616</i>	<i>96,9</i>	<i>94,9</i>	<i>-1,6</i>
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	<i>8</i>	<i>43.800</i>	<i>4,2</i>	<i>95,4</i>	<i>0,4</i>

<b>Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2024</b>	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>

<b>Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2025</b>	Anzahl Derivate Verkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	47	865.568	74,9		2,3
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>45</i>	<i>821.768</i>	<i>71,3</i>	<i>91,2</i>	<i>2,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	<i>2</i>	<i>43.800</i>	<i>3,6</i>	<i>82,3</i>	<i>0,0</i>

<b>Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2024</b>	Anzahl Derivate 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>	<i>59</i>	<i>841.105</i>	<i>79,4</i>	<i>94,5</i>	<i>-1,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>5</i>	<i>52.560</i>	<i>4,5</i>	<i>84,9</i>	<i>-0,2</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>

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 bzw. Reduktion des Strompreises um 10 % bei gleichbleibender Einschätzung des Kreditrisikos und der Zinskomponente würde zu einer Erhöhung bzw. Reduktion des sonstigen Ergebnisses um rd. 0,02 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) und einer Erhöhung bzw. Reduktion des Finanzertrages in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) führen. Diese Beträge sind vor der Berücksichtigung von Ertragsteuern.

## 29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

### Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB 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 31.12.2025 rd. 1.472,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.434,9 Mio. EUR).

## Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie 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. 5.403,3 Mio. EUR (Vj: rd. 7.009,8 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 5.218,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6.851,5 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung). Für rd. 150,9 Mio. EUR (Vj: rd. 158,3 Mio. EUR) wurden die Barwerte errechnet, da keine Marktnotierung verfügbar war.

Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Bloomberg. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 34,0 Mio. EUR (Vj: rd. 64,3 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2025 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		Finanzin- stru- mente	FVtPL EK- Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	Hedge Accoun- ting Cash	Leasing	Fair Value
		finanzieller Instrumente	Finanzin- stru- mente							
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	99,2	0,0	99,2	1,0	0,0	1,2	0,0	2,3	94,8	99,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	79,0	57,4	21,6	0,0	0,0	21,6	0,0	0,0	0,0	21,6
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	68,2	0,0	68,2	0,0	6,2	55,5	0,0	1,6	4,9	69,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	231,7	25,8	205,9	0,0	0,0	205,9	0,0	0,0	0,0	205,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	511,0	452,9	58,1	0,0	0,0	58,1	0,0	0,0	0,0	58,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30,2	0,0	30,2	0,0	0,0	0,0	30,2	0,0	0,0	30,2
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>1,0</b>	<b>6,2</b>	<b>342,3</b>	<b>30,2</b>	<b>3,9</b>	<b>99,7</b>	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2025 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich nicht finanzieller Instrumente	Finanz- instrumente	Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	31.342,4	0,0	31.342,4	31.132,9	0,0	0,4	209,1	28.323,1
Sonstige Verbindlichkeiten	171,4	171,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	2.625,3	0,0	2.625,3	2.596,8	4,9	3,7	19,8	3.005,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.117,0	3,1	1.113,9	1.113,9	0,0	0,0	0,0	284,7
Sonstige Verbindlichkeiten	328,4	308,6	19,8	19,8	0,0	0,0	0,0	19,8
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>34.863,4</b>	<b>4,9</b>	<b>4,1</b>	<b>228,9</b>	

\*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich nicht finanzieller Instrumente	Finanzin- stru- mente	FVtPL EK- Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	Cash	Hedge Account- ing	Leasing	Fair Value
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
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
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
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
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>1,1</b>	<b>7,6</b>	<b>374,5</b>	<b>35,1</b>	<b>10,6</b>	<b>104,5</b>	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich nicht finanzieller Instrumente	Finanzinstrumente	Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>								
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	0,0
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>								
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	0,0	1.262,1
Sonstige Verbindlichkeiten	512,3	445,3	67,0	67,0	0,0	0,0	0,0	67,0
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>32.515,1</b>	<b>15,6</b>	<b>20,4</b>	<b>236,0</b>	

\*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

### Saldierung von Finanzinstrumenten

Gemäß den Regelungen des IFRS 7.13C sind die in der Bilanz tatsächlich durchgeführten Saldierungen und potenziellen Aufrechnungsbeträge darzustellen. Da keine Vereinbarungen betreffend tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartnern dargestellt:

per 31.12.2025 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	potenzielle Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	5,9	-2,3	3,6
Stromderivate Passiv	-4,9	2,3	-2,6

per 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	potenzielle Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	7,0	-0,8	6,2
Stromderivate Passiv	-15,0	0,8	-14,2

### Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Konzern-Bilanz

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IFRS 9 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen zusammen.

### Nettoergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis, unterteilt nach Bewertungsklassen, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

31.12.2025 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung					
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	6,1	0,0	-8,4	0,0	2,5	-2,2
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	-3,2	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten *)	-564,5	0,0	8,1	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

\*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR saldiert.

31.12.2024 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung					
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	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
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten *)	-516,0	0,0	-5,1	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

\*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR saldiert.

\*\*\*) Kleinstbetrag.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Beträge betreffen ausschließlich Dividenden.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten“ 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. 6,5 Mio. EUR (Vj: rd. 19,8 Mio. EUR).

Erträge aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) sind nicht im Nettofinanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

## 29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2025	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2025	Buchwerte 31.12.2024
<b>Stromderivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	6,0	7,6	4,9	15,3
Cashflow Hedges	3,9	10,6	4,1	20,4
<b>Sonstige Derivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,2	0,0	0,0	0,3
<b>Summe</b>	<b>10,1</b>	<b>18,2</b>	<b>9,0</b>	<b>36,0</b>

Im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossene Devisentermingeschäfte zur Absicherung der offenen Restpositionen der aufgelösten CBL-Transaktionen haben einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: 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.

31.12.2025				
in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	3,9	0,0	3,9
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,2	6,0	0,0	6,2
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0	1,0	1,0
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>0,2</b>	<b>9,9</b>	<b>1,0</b>	<b>11,1</b>
Derivate unter Hedge Accounting	0,3	3,8	0,0	4,1
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,1	4,8	0,0	4,9
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,4</b>	<b>8,6</b>	<b>0,0</b>	<b>9,0</b>

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
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>2,0</b>	<b>16,2</b>	<b>1,1</b>	<b>19,3</b>
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	20,4	0,0	20,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3	15,3	0,0	15,6
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,3</b>	<b>35,7</b>	<b>0,0</b>	<b>36,0</b>

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

- Level 1:* Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.
- Level 2:* Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet. Es wurden diesbezüglich Discounted-Cashflow-Modelle für die Bewertung herangezogen, welche auf beobachtbaren Marktparametern (z.B. Marktzinssätze etc.) beruhen. Forwards im Strombereich werden zu Marktpreisen (EEX) angepasst um Kreditrisiken und Zinskomponenten bewertet.
- Level 3:* Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

### 30. Leasingtransaktionen

#### 30.1. Leasinggeber

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste 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. 27.000) 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 2025 und 2112 (Vj: 2024 und 2112) enden, und innerhalb des ÖBB Konzerns 132 (Vj: 61) Verträge, die zwischen 2025 und 2114 (Vj: 2024 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 welche mit Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen wurden.

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:

31.12.2025				
in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	992,0	72,8	210,0	709,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>136,8</i>	<i>9,5</i>	<i>34,7</i>	<i>92,6</i>
Fahrpark	12,4	4,9	7,3	0,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>10,4</i>	<i>4,2</i>	<i>6,0</i>	<i>0,2</i>

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>
Fahrpark	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>

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2025 rd. 9,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,7 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 31.12.2025 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsertrag	Netto- investitionen
bis zu 1 Jahr	7,0	-2,1	4,9
1 bis 5 Jahre	28,1	-7,4	20,7
mehr als 5 Jahre	84,2	-10,1	74,1
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>119,3</b>	<b>-19,6</b>	<b>99,7</b>

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
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>126,3</b>	<b>-21,9</b>	<b>104,4</b>

Im Geschäftsjahr 2025 und 2024 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 31.12.2025 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2026	23,9	-4,1	19,8
2027 bis 2030	77,7	-13,7	64,0
nach 2030	162,6	-17,5	145,1
<b>Summe</b>	<b>264,2</b>	<b>-35,3</b>	<b>228,9</b>

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
<b>Summe</b>	<b>275,3</b>	<b>-39,3</b>	<b>236,0</b>

#### In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2025	2024
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	4,3	4,5
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	0,5	0,8
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	0,4	0,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	11,2	10,9
Ertrag aus der Untervermietung oder Subleasing von Nutzungsrechten	7,7	6,8

### In der Konzern-Geldflussrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2025	2024
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	20,8	13,9
<i>davon Tilgungsanteil</i>	<i>16,5</i>	<i>11,8</i>
<i>davon Zinsanteil</i>	<i>4,3</i>	<i>2,1</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 31.12.2025 einen Buchwert von rd. 31,2 Mio. EUR (Vj: rd. 26,9 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

## 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.

Es bestehen Geschäftsbeziehungen 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.

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. 41,5 Mio. EUR [Vj: rd. 264,0 Mio. EUR], Aufwendungen in Höhe von rd. 154,8 Mio. EUR [Vj: rd. 280,5 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.

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	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Verkauf von Waren/Dienstleistungen	157,7	156,9	318,6	369,7	0,0 *)	0,0 *)	382,7	357,4
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen	55,2	59,2	75,4	71,5	0,0	0,0 *)	211,2	197,3
Forderungen aus Lieferung und Leistung	11,5	13,5	36,4	31,5	0,0 *)	0,0 *)	65,9	68,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	15,0	15,8	0,0 *)	0,0 *)	84,6	88,7
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	14,3	13,3	21,5	32,0	0,0	0,0	70,6	84,2
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	4,5	1,8	0,3	0,3	560,3	72,2

\*) 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. 12,1 Mio. EUR (Vj: rd. 6,9 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 25,5 Mio. EUR (Vj: rd. 25,4 Mio. EUR). Per 31.12.2025 werden Forderungen über rd. 163,5 Mio. EUR (Vj: rd. 156,9 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 10,1 Mio. EUR (Vj: rd. 11,4 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Aus der Anmietung eines Bürogebäudes, das teilweise mittels Sublease-Verträgen an Gesellschaften des übrigen ÖBB Konzerns weitervermietet wird, ergeben sich Leasingforderungen in Höhe von insgesamt rd. 99,7 Mio. EUR (Vj: rd. 104,4 Mio. EUR), die sich mit rd. 84,6 Mio. EUR (Vj: rd. 88,7 Mio. EUR) auf die ÖBB-Business Competence Center GmbH, mit rd. 9,1 Mio. EUR (Vj: rd. 9,5 Mio. EUR) auf die ÖV Ticketshop GmbH und mit rd. 5,9 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, Beratungsleistungen oder Zahlungen für Baurechte oder Anmietungen zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und Aufsichtsräten nahestehenden Unternehmen.

in Mio. EUR	Aufsichtsräten nahestehende Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	2,5	0,2	4,2	4,3	1,1	0,8
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	0,3	0,0	11,7	52,2	0,0	0,0
geleistete Kostenbeiträge					849,0	607,1
Forderungen aus Lieferung und Leistung	1,5	0,0*)	0,7	0,6	0,1	0,1
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	0,0	0,0	3,0	4,6	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 Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der aktuell gültige Rahmenplan 2025 bis 2030 wurde von der Republik Österreich am 13.05.2025 im Ministerrat beschlossen und dem Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 26.06.2025 vorgelegt.

### Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellender sechsjähriger Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat.

Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und an den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2022 bis 2027 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2022 bis 2027 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) 80 % der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100 % in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und / oder des 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 BMIMI und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2025 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2022 bis 2027 gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 1.464,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.408,4 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 463,9 Mio. EUR (Vj: rd. 464,3 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 300,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilswechsels vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 58,0 Mio. EUR (Vj: rd. 55,5 Mio. EUR).

### **Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten**

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMIMI sowie dem BMF einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte.

Das BMIMI hat gemäß § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden; sie sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität und der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung über Kennzahlen bewertet.

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2025 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.653,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.530,0 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 1.464,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.408,4 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und entsprechend der Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung um rd. 157,6 Mio. EUR (Vj: rd. 159,3 Mio. EUR) auf rd. 1.621,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.567,7 Mio. EUR) erhöht. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.188,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.121,6 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Summe um rd. 205,7 Mio. EUR (Vj: rd. 217,5 Mio. EUR) reduziert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 156,2 Mio. EUR (Vj: rd. 136,0 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im 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. 983,0 Mio. EUR (Vj: rd. 904,1 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen.

Der die Abschreibungen übersteigende Anteil der Annuitäten in Höhe von rd. 138,0 Mio. EUR (Vj: rd. 27,9 Mio. EUR) wird im Sinne einer periodengerechten Erfolgsermittlung in der Bilanz als passive Rechnungsabgrenzung ausgewiesen, und kompensiert Abschreibungen künftiger Perioden. Grundsätzlich werden mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen, Instandhaltung und Betriebsführung im Zusammenhang stehenden Salden in den Verbindlichkeiten saldiert und ergeben zum 31.12.2025 eine Verbindlichkeit in Höhe von rd. 141,2 Mio. EUR (Vj: rd. 244,4 Mio. EUR) gegenüber dem Bund. Bestimmte Anpassungen, die im derzeit gültigen Zuschussvertrag 2022 bis 2027 nicht abgebildet waren, werden gemäß Vereinbarung mit dem Bund als Forderungen ausgewiesen und nicht mit den Verbindlichkeiten saldiert. Die Forderungen betragen rd. 182,6 Mio. EUR (Vj: rd. 69,3 Mio. EUR).

Für die durch das Hochwasser 2024 entstandenen Schäden hat der Bund den Zuschussvertrag angepasst und für 2024 Erlösentgänge und Kosten in Höhe von rd. 20,1 Mio. EUR refundiert. Für das laufende und folgende Wirtschaftsjahr werden bzw. wurden keine zusätzlichen Zuschüsse betreffend des Hochwassers von 2024 gewährt. Die Kosten wurden im Rahmen des bestehenden Budgetrahmens durch den Bund abgedeckt.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2025 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2025
§ 42 (1) Betriebsführung	724,8	-240,5	484,3
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	463,9	34,8	498,7
<b>Summe Zuschuss des Bundes gem. § 42 Abs. 1 und § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz</b>	<b>1.188,7</b>	<b>-205,7</b>	<b>983,0</b>
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.464,3	157,6	1.621,9
<b>Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz</b>	<b>1.464,3</b>	<b>157,6</b>	<b>1.621,9</b>
<b>Summe sonstiger betrieblicher Ertrag</b>	<b>2.653,0</b>	<b>-48,1</b>	<b>2.604,9</b>

Im Berichtsjahr wurden keine (Vj: rd. 93,0 Mio. EUR) Zuschüsse an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung im Vorjahr betrifft sowohl zum 31.12.2023 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2024 erhaltene Bundeszuschüsse.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2024 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2024
§ 42 (1) Betriebsführung	657,3	-265,2	392,1
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	464,3	47,7	512,0
<b>Summe Zuschuss des Bundes gem. § 42 Abs. 1 und § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz</b>	<b>1.121,6</b>	<b>-217,5</b>	<b>904,1</b>
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.408,4	159,3	1.567,7
<b>Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz</b>	<b>1.408,4</b>	<b>159,3</b>	<b>1.567,7</b>
<b>Summe sonstiger betrieblicher Ertrag</b>	<b>2.530,0</b>	<b>-58,2</b>	<b>2.471,8</b>

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen und Finanzierung ab dem Jahr 2017, die vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) aufgenommen werden, wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (i. d. R. Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen und Gemeinden in Höhe von rd. 99,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,9 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag keine offene Forderungen (Vj: keine) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von

rd. 50,0 Mio. EUR (Vj: rd. 37,8 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

### **Bezüge der Mitglieder des Vorstands 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. 1.166 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. 11 TEUR von rd. 68 TEUR auf rd. 79 TEUR. An Pensionskassen wurden rd. 86 TEUR (Vj: rd. 86 TEUR) entrichtet. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2025 rd. 386 TEUR (Vj: rd. 426 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 52 TEUR (Vj: rd. 50 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 54 TEUR (Vj: rd. 9 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 und soziale Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamt- bzw. Teilkonzerns sowie an der individuellen Gesamtperformance. 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. 979 TEUR (Vj: rd. 1.003 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 betrug unverändert zum Vorjahr 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhielt das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhielten die doppelte Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmende im ÖBB Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen. Die Auszahlungen der Vergütungen und Sitzungsgelder für das Geschäftsjahr 2025 erfolgen bereits laufend quartalsweise, wobei die Beschlüsse hierüber rückwirkend in den ordentlichen Hauptversammlungen 2026 für das vorangegangene Geschäftsjahr gefasst werden.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertretung der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG für ihre Tätigkeit im ÖBB Infrastruktur-Konzern betragen rd. 118 TEUR (Vj: rd. 129 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 Hauptentscheidungssträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die 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. 254,7 Mio. EUR [Vj: rd. 312,4 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 314,2 Mio. EUR [Vj: rd. 346,3 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 133,7 Mio. EUR [Vj: rd. 132,5 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren überwiegend aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

Umsatzerlöse	2025	2024
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	1.182,7	1.104,1
Deutschland	47,5	94,6
Übrige Märkte	39,4	32,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.269,6</b>	<b>1.231,6</b>

Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge	2025	2024
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	3.145,6	2.987,3
Deutschland	0,2	0,2
Übrige Märkte	0,0*)	0,0*)
<b>Gesamt</b>	<b>3.145,9</b>	<b>2.987,5</b>

\*) Kleinstbetrag.

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 31,2 Mio. EUR (Vj: rd. 26,9 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,3 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

## 34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechsellkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 30,2 Mio. EUR (Vj: rd. 35,1 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 560,3 Mio. EUR (Vj: rd. 72,3 Mio. EUR).

Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 156,2 Mio. EUR (Vj: rd. 136,0 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Der aus der 2024 erfolgten Einlage des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Betriebs GmbH durch den Bund resultierende Eigenkapitaleffekt in Höhe von rd. 2,7 Mio. EUR setzt sich aus der Übernahme von Vermögenswerten in Höhe von rd. 54,4 Mio. EUR, liquiden Mitteln in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR sowie Schulden in Höhe von rd. 51,8 Mio. EUR zusammen.

Die Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte des Jahres 2024 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 den zahlungswirksamen Änderungen sind Dividendenausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter nicht enthalten.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2024	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	erfolgs- neutrale Änderungen	Stand per 31.12.2025
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	5.363,8	0,0	-1,8	-1.035,5	0,0	4.326,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.783,7	0,0	0,0	-148,5	0,0	3.635,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	222,6	0,0	0,0	-13,5	0,0	209,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	20.122,1	3.454,7	0,0	-404,0	-1,1	23.171,7
<b>Gesamt langfristige Schulden</b>	<b>29.492,2</b>	<b>3.454,7</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1.601,5</b>	<b>-1,1</b>	<b>31.342,4</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	1.527,7	-1.500,0	-3,9	1.010,2	0,0	1.034,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,0	-9,4	0,0	149,8	0,0	149,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	15,2	-16,5	0,0	21,1	0,0	19,8
Übrige Finanzverbindlichkeiten	341,5	51,2	-2,1	486,0	-14,8	861,8
<b>Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind</b>	<b>1.893,4</b>	<b>-1.474,7</b>	<b>-6,0</b>	<b>1.667,1</b>	<b>-14,8</b>	<b>2.065,0</b>

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	erfolgs- neutrale Änder- ungen	Stand per 31.12.2024
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>							
Anleihen	6.885,7	0,0	0,0	3,8	-1.525,7	0,0	5.363,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.710,7	24,0 *)	58,0	0,0	-9,0 *)	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	3.944,9 *)	0,0	0,9 *)	-18,5 *)	-25,1 *)	20.122,1
<b>Gesamt langfristige Schulden</b>	<b>27.040,4</b>	<b>3.968,9 *)</b>	<b>58,0</b>	<b>4,7 *)</b>	<b>-1.554,7 *)</b>	<b>-25,1</b>	<b>29.492,2</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>							
Anleihen	998,9	-1.000,0	0,0	0,0	1.528,8	0,0	1.527,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	208,8	-209,0 *)	0,0	0,0	9,2	0,0	9,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,0	-16,3 *)	0,0	0,0	15,5 *)	0,0	15,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	595,2	-295,0 *)	0,6	0,4 *)	70,9 *)	-30,6 *)	341,5
<b>Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind</b>	<b>1.818,9</b>	<b>-1.520,3 *)</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4 *)</b>	<b>1.624,4 *)</b>	<b>-30,6 *)</b>	<b>1.893,4</b>

\*) Angepasste Vergleichswerte.

Bei den 2024 in der die Spalte „Änderungen aus dem Erwerb von Teilbetrieben oder sonstigen Geschäftseinheiten“ dargestellten rd. 58,0 Mio. EUR handelt es sich um Finanzverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit dem Erwerb aller Anteile an den beiden Tochterunternehmen „ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH“ und „Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG“ übernommen wurden.

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 2025 wurden keine (Vj: rd. 93,0 Mio. EUR) gewährten Bundeszuschüssen an den Bund zurückgezahlt, welche in der Konzern-Geldflussrechnung in der „+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen“ enthalten sind.

### 35. Konzernunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Information über die zum 31.12.2025 und 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 Geschäftsjahr 2024 wurden alle Anteile an der Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG und der ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH erworben.

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	A-1150 Wien	V	e)
↳ 100 %	ÖBB-Operative Services 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: RINVA HÖSBA Beteiligungs GmbH)	A-1020 Wien	V	a)
↳ 5,21 % (100 %)	Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Juni 2024: Erwerb, vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG)	A-1020 Wien	V	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)
↳ 94,79 % (100 %)	Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Juni 2024: Erwerb, vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG)	A-1020 Wien	V	a)
↳ 100 %	Gauermannsgasse 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	A-1100 Wien	E0	k. A.
↳ 100 %	Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V	g)
↳ 60 %	ÖBB-BE GmbH	A-1020 Wien	V0	b)
↳ 60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0	b)
↳ 51 %	WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V	c)
↳ 50 %	LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	E	b)
↳ 50 %	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E	c)
↳ 43,05 %	Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E	c)
↳ 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/Arlberg	0	k. A.

Anteile in % in Klammer weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird

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

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien.
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften.
- c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur.
- d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung.
- e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen.
- f) Forschung und Entwicklung, insbesondere iZm. der Schieneninfrastruktur.
- g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienenengebundenen Spezial- und Straßenfahrzeugen.
- h) Berufliche Aus- und Weiterbildung.

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis bedeutender 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	
		31.12.2025*)	31.12.2024	2025*)	2024
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	180	174	7	5
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	209	217	-1	7
100 %	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	84	88	-4	-3
100 %	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	106	105	0	4
60 %	ÖBB-BE GmbH	31	29	2	-3
60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG	19	28	-9	-4

\*) Vorläufige Werte.

### 36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Zuzählung 15.01.2026 wurde durch die OeBFA eine Finanzierung mit einer Nominalhöhe in Höhe von rd. 556,8 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis Oktober 2053 und einer Verzinsung (fix) von 3,15 %, effektiv 3,794 %, mit Zuzählung 12.03.2026 eine Finanzierung mit einer Nominalhöhe in Höhe von rd. 148,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis September 2032 und einer Verzinsung (fix) von 2,8 %, effektiv 2,792 % und mit Zuzählung 12.03.2026 eine Finanzierung mit einer Nominalhöhe in Höhe von rd. 147,9 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis Februar 2036 und einer Verzinsung (fix) von 3,2 %, effektiv 3,097 %, aufgenommen.

Als Reaktion auf die Kriegshandlungen im Nahen Osten sind unmittelbar die Strom- und Gaspreise sowie die Heizöl-, Benzin- und Dieselpreise gestiegen. Die Strompreise bewegen sich derzeit wieder nach unten. Laut Meinung der Expert:innen ist die Versorgungssicherheit nicht beeinträchtigt. Auch die Europäische Kommission sieht zum jetzigen Zeitpunkt keine Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit (lt Reuters). Es wird eine Taskforce seitens der Kommission gemeinsam mit der internationalen Energieagentur eingerichtet, die die Situation überwacht und mögliche Maßnahmen ableiten sollte. Auch wenn laut Expert:innen die Energieversorgung in Europa für 2026 gesichert scheint und die Energiebeschaffung mittels abgeschlossener Forwards und Futures abgesichert ist – sodass etwaige Erhöhung der Strompreise erst 2027 wirken würden –, können steigende Energiepreise sowie gefährdete Transportrouten per Luft- und Seefracht zu Kostensteigerungen und Lieferverzögerungen durch unsere Zulieferer führen und dadurch schon 2026 das Ergebnis negativ beeinflussen. Es ist aktuell nicht absehbar, welche Auswirkungen der Konflikt auf internationale Lieferketten, Finanzmärkte, Wirtschaftsbeziehungen, den Konsum und die Inflation haben wird. Hierbei ist entscheidend, wie lange die Kriegshandlungen, die Barrikade der Straße von Hormus und die Zerstörung von Energieanlagen anhalten. Eine Abschätzung dazu ist aktuell auf Grund der vielen Unsicherheiten nicht möglich. Die ÖBB-Infrastruktur AG überwacht die Situation engmaschig und wird bei weiterer Eskalation nach Möglichkeit erforderliche Maßnahmen setzen.

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2025 am 13.03.2026 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 274.854.742,16 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 2025 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt:

#### Vorstandsmitglieder

Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo  
 Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc  
 Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

#### Aufsichtsratsmitglieder

Mag. <sup>a</sup> Manuela Waldner	bis 31.12.2025	Vorsitzende
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	ab 25.02.2026	Vorsitzender
	ab 01.01.2026	Mitglied
Dipl.-Ing. Herbert Kasser	bis 16.06.2025	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Prof. Mag. Dr. Gerhard Gürtlich	ab 16.06.2025	Mitglied
	ab 26.06.2025	1. Stellvertreter der:des Vorsitzenden
Mag. <sup>a</sup> Iris Appiano-Kugler, MA	bis 08.01.2025	2. Stellvertreterin der Vorsitzenden
	bis 16.06.2025	Mitglied
Mag. <sup>a</sup> Cornelia Breuß, MA	ab 22.01.2025	2. Stellvertreterin der Vorsitzenden
	ab 17.06.2025	Mitglied
Dipl.-Ing. Dr. Josef Doppelbauer	ab 16.06.2025	Mitglied
	ab 26.06.2025	2. Stellvertreter der:des Vorsitzenden
Mag. <sup>a</sup> Waltraud Schmid	bis 16.06.2025	
Mag. Georg Schöppl	bis 16.06.2025	
Mag. Dominic Weiss	ab 16.06.2025	
Mag. <sup>a</sup> Doris Rechberg-Missbichler	ab 16.06.2025	
Josef Salfelner		Belegschaftsvertreter
Mag. <sup>a</sup> Olivia Janisch	bis 26.06.2025	Belegschaftsvertreterin
Robert Hofmann		Belegschaftsvertreter
Philipp Schmidhofer	ab 26.06.2025	Belegschaftsvertreter

Wien, am 13.03.2026

Die Vorstandsmitglieder

**Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo, e.h.**

(Ressort Finanzen, Markt,  
Services)

**Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc, e.h.**

(Ressort Netzausbau und  
Infrastrukturbereitstellung)

**Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy, e.h.**

(Ressort Assetmanagement,  
Betrieb, Digitalisierung)

## Bericht zum Konzernabschluss

### Prüfungsurteil

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit 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 die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

## Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsaufwendungen

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:
<p>Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft investiert im Auftrag der Bundesregierung jährlich mehr als 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.</p>	<p>Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:</p>
<p>Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Ergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über den relevanten Prozess und die wesentlichen Schlüsselkontrollen betreffend korrekter Kategorisierung und Bilanzierung von aktivierungspflichtigen Investitionen bzw. aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet („Funktionsprüfung“). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System.</p>
<p>Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind im Anhang unter Punkt „3. Zusammenfassung der wesentlichsten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Sachanlagen“ enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr getätigten Investitionen finden sich im Konzernanlagespiegel und aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsaufwendungen im Anhang unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen“.</p>	<p>Wir haben weitere Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Sachanlagen durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt.</p>
	<p>Wir haben die internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungshandbuch“) hinsichtlich Übereinstimmung mit den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen nach IFRS geprüft.</p>
	<p>Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben von Zugängen im Bereich vom Sachanlagevermögen, Stichproben im Bereich von Investitions- und Instandhaltungsaufträgen in Übereinstimmung mit der internen Bilanzierungsrichtlinie („Aktivierungshandbuch“) geprüft. Die Auswahl der Stichproben erfolgte anhand einer Zufallsauswahl und auf Basis von definierten Risikokriterien unter Berücksichtigung der Projektgröße.</p>
	<p>Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Befragung von Projektverantwortlichen und Projektcontrollern zu Projekthinhalten und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen.</p>

### Beschreibung / Risiko:

Zum 31. Dezember 2025 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2017 bis 2025. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung der Wege- und Dienstleistungsentgelte.

Für die Verfahren betreffend die Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016 bis 2023, die Entgelte für das Mindestzugangspaket in den Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 und die Entgelte für die Stationshalte in den Netzfahrplanperioden 2012 bis 2023 konnte unter Aufsicht der Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung bzw. Schienen-Control Kommission eine marktweite Bereinigung der Verfahren abgeschlossen werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhielten Rückerstattungen auf Basis der rechtskräftigen Entscheidungen der SCK, wofür die im Jahresabschluss 2024 gebildeten Rückstellungen verwendet wurden.

Die Rückstellungen für das Wegeentgelt berücksichtigen das Risiko der Anpassung verrechneter Entgelte. Auf Basis der verfügbaren Informationen aus den laufenden Verfahren sowie bereits getroffener Entscheidungen durch Gerichte und die SCK wurden die Rückstellung berechnet und dafür vorgesorgt.

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.

Diese Risiken werden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Expert:innen bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt.

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.

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“.

### Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:

Wir haben die Einschätzung des Managements betreffend Ansatz und Höhe der Rückstellungen hinterfragt und geprüft. Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:

Wir haben den Prozess betreffend Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren erhoben und die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt.

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 2025, mit dem Management und den Mitarbeiter:innen des zuständigen Fachbereiches besprochen. Weiters haben wir uns mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigengutachten befasst und die daraus von der Gesellschaft abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt.

Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der einfließenden Bewertungsparameter nachvollzogen.

Die Gesellschaft bezieht bei der Berechnung der Rückstellung insbesondere extern erstellte Sachverständigengutachten und juristische Stellungnahmen von externen Rechtsanwälten mit ein. Wir haben diese im Rahmen der Prüfung eingeholt, uns einen Eindruck über deren Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität verschafft und uns davon überzeugt, dass die Vorgehensweise bei der Bilanzierung angemessen ist.

Schließlich haben wir die Entwicklung dieser Verfahren nach dem Bilanzstichtag bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks durch Befragung des Vorstandes, des Rechtsanwalts und der Mitarbeiter des Fachbereiches nachvollzogen.

Wir haben die Angemessenheit der Angaben im Anhang zur Bewertung und Bilanzierung dieser Rückstellungen beurteilt.

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

## Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

## Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit 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 den für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in den internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

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 16. Juni 2025 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 16. Dezember 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. 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 gewahrt haben.

## Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Victoria Scherich.

Wien, am 13. März 2026

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

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 (nachfolgend „Gesellschaft“ oder „Konzern“) für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr durchgeführt.

### Zusammenfassende Beurteilung mit begrenzter Zusicherung

Auf Grundlage unserer durchgeführten Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekanntgeworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltene konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung nicht in allen wesentlichen Belangen mit den 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, im Konzernlagebericht und im Geschäftsbericht 2025, ausgenommen die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung und unseren Zusicherungsvermerk.

Unsere zusammenfassende Beurteilung über die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben. Im Zusammenhang mit unserer Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung oder zu unseren bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

## Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich, ein Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse zu entwickeln und umzusetzen und dieses Verfahren in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2 darzustellen. Diese Verantwortlichkeit umfasst:

- ▶ die Erlangung eines Verständnisses der Rahmenbedingungen, in dem die Aktivitäten und Geschäftsbeziehungen des Konzerns stattfinden, und die Erlangung eines Verständnisses für die davon betroffenen Interessengruppen,
- ▶ die Identifizierung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen (sowohl negativ als auch positiv), im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, sowie der Risiken und Chancen, die sich kurz-, mittel- oder langfristig auf die Vermögens-, Finanz und Ertragslage, den Zugang zu Finanzmitteln oder die Kapitalkosten des Konzerns auswirken oder vernünftigerweise davon auszugehen ist, dass sie sich auswirken könnten,
- ▶ die Beurteilung der Wesentlichkeit der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten durch Auswahl und Anwendung geeigneter Schätz- und Schwellenwerte, und
- ▶ das Treffen von Annahmen und Schätzungen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Die gesetzlichen Vertreter sind außerdem für die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung verantwortlich, die alle durch das Verfahren identifizierten Informationen gemäß den geltenden Anforderungen und Standards enthält, einschließlich:

- ▶ der Einhaltung der Anforderungen des § 243b und § 267a UGB und
- ▶ die Aufnahme von Angaben in die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO, sowie
- ▶ der Einhaltung der ESRS.

Diese Verantwortlichkeit umfasst weiters

- ▶ die Gestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung interner Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als relevant erachten, um die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und
- ▶ die Auswahl und Anwendung geeigneter Methoden zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung sowie das Treffen von Annahmen und Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Der Prüfungsausschuss ist für die Überwachung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse und der Erstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung verantwortlich.

### Inhärente Einschränkungen bei der Erstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Bei der Berichterstattung über zukunftsgerichtete Informationen ist das Unternehmen verpflichtet, diese zukunftsgerichteten Informationen auf der Grundlage offengelegter Annahmen über Ereignisse, die in der Zukunft eintreten könnten, sowie möglicher zukünftiger Maßnahmen des Unternehmens zu erstellen. Das tatsächliche Ergebnis wird wahrscheinlich anders ausfallen, da erwartete Ereignisse häufig nicht wie angenommen eintreten.

Bei der Festlegung der Angaben gemäß EU-Taxonomie-VO sind die gesetzlichen Vertreter verpflichtet, unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Unbestimmte Rechtsbegriffe können unterschiedlich ausgelegt werden, auch hinsichtlich der Rechtskonformität ihrer Auslegung, und unterliegen dementsprechend Unsicherheiten.

### Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Unsere Ziele sind die Planung und Durchführung einer Prüfung, um begrenzte Sicherheit darüber zu erlangen, ob die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung gemäß den Anforderungen des § 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 konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung.

Die Art, der Zeitpunkt und der Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen hängen von professionellem Ermessen ab, einschließlich der Identifizierung von Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung bei denen wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtum.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur begrenzten Sicherheit in Bezug auf das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse sind wir wie folgt vorgegangen:

- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis des Verfahrens, indem wir
  - Erhebungen durchführen, um die Quellen der von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Informationen zu verstehen (z.B. Einbindung von Stakeholdern, Geschäftspläne und Strategiedokumente); und
  - eine Durchsicht der unternehmensinternen Verfahrensdokumentation vornehmen.
- ▶ Wir beurteilen, ob die aus unseren Prüfungshandlungen erlangten Nachweise über die vom Unternehmen implementierten Verfahren mit der Beschreibung in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2 übereinstimmen.
- ▶ Wir beurteilen, ob alle durch das Verfahren zur Ermittlung der in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung erhaltenen Informationen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung aufgenommen wurden.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung sind wir wie folgt vorgegangen:

- ▶ Wir beurteilen, ob die Struktur und die Darstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung im Einklang mit den ESRS stehen.
- ▶ Wir führen Befragungen des relevanten Personals und analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- ▶ Wir führen stichprobenartige aussagebezogene Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- ▶ Wir gleichen ausgewählte Angaben der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mit den entsprechenden Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht ab.
- ▶ Wir erlangen Nachweise über die dargestellten Methoden zur Entwicklung von Schätzungen und zukunftsgerichteten Informationen.
- ▶ Wir erlangen ein Verständnis des Verfahrens zur Identifizierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten und zur Erstellung der entsprechenden Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung.
- ▶ Wir erheben, ob die Anforderungen des § 243b UGB und § 267a UGB angemessen adressiert wurden.
- ▶ Wir überprüfen, ob die Voraussetzungen, für die in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mittels Verweises aufgenommenen Angaben die Bedingungen gemäß ESRS 1 erfüllen.

### Abgrenzung zum Leistungsumfang:

- ▶ Vorjahreszahlen werden grundsätzlich keiner Prüfung unterzogen, es sei denn, dies ist für Plausibilitätsverprobungen erforderlich.
- ▶ Die Prüfung zukunftsbezogener Angaben ist nicht Gegenstand unseres Auftrags.
- ▶ Zahlen, die aus externen Studien entnommen werden, werden nicht geprüft. Es wird lediglich die korrekte Übernahme der relevanten Angaben und Daten in die konsolidierte Nachhaltigkeitsberichterstattung überprüft.
- ▶ Die im Rahmen der Jahres- oder Konzernabschlussprüfung geprüften finanziellen Leistungsindikatoren und Aussagen, sowie Informationen aus dem Corporate Governance Bericht und der Risikoberichterstattung werden von uns keiner weiteren Prüfung unterzogen.

### Haftungsbeschränkung und Veröffentlichung

Bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung handelt es sich um eine freiwillige Prüfung.

Diesen Zusicherungsvermerk erstaten 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 726.730,00. 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 13. März 2026

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. (FH) Rosemarie König eh

Wirtschaftsprüferin

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](mailto:infra.kundenservice@oebb.at)

[infrastruktur.oebb.at](http://infrastruktur.oebb.at)

### Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit Unterstützung von firesys GmbH) ist nur in elektronischem Format verfügbar: [infrastruktur.oebb.at/gb2025](http://infrastruktur.oebb.at/gb2025)

### Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG

Konzernkommunikation

Am Hauptbahnhof 2

1100 Wien

Tel: +43 1 93000-44075

E-Mail: [kommunikation@oebb.at](mailto:kommunikation@oebb.at)

[konzern.oebb.at](http://konzern.oebb.at)

### ÖBB-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.

