



**Miteinander.
Zukunft
verbinden.**

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



05/02

Klimafreundliche E-Busse für südliches Weinviertel

Die Österreichische Postbus AG erhielt im Rahmen des Vergabeverfahrens „Linienverkehr E-Bus Schweinbarther Kreuz“ des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) den Zuschlag für die Abwicklung des Linienverkehrs mit Elektrobussen für zumindest acht Jahre. Der Betrieb von 1,3 Millionen Angebotskilometern startet im Sommer 2022 mit elf E-Bussen und 27 Postbus-Lenker:innen.

10/02

WienMobil: Neue Station am Westbahnhof eröffnet

Die Wiener Linien erweitern das Angebot am Verkehrsknoten Westbahnhof. Die WienMobil-Station verknüpft Sharingangebote mit den Öffis von Wiener Linien und ÖBB. Am Westbahnhof stehen nun unter anderem Citybike, ÖBB Rail&Drive, E-Roller und Radabstellboxen zur Verfügung.



16/03

Studie: Bahnfahren auch in Pandemiezeiten sicher

Die Studie von Prof. Hans-Peter Hutter zeigt, dass das COVID-19-Infektionsrisiko im öffentlichen Verkehr überraschend gering ist. Zurückgeführt wird das unter anderem auf die hohen Luftwechselraten durch Lüftungsanlagen. Natürlich ist auch die Einhaltung aller Präventionsmaßnahmen entscheidend.

13/01

Zwei Preise für ÖBB Rail Cargo Group

Mit Partnern entwickelte die RCG eine datenbasierte, automatisierte und intelligente Lokumlaufplanung. So können Stehzeiten, Leerfahrten und vor allem CO₂-Emissionen reduziert werden. Das Projekt wurde mit dem Staatspreis Consulting des Wirtschaftsministeriums sowie dem Constantinus Award der WKO in der Kategorie Digitalisierung / Internet ausgezeichnet.



21/01

Strom aus Sonnenenergie in Oberösterreich

Am Hauptbahnhof Wels hat die ÖBB-Infrastruktur AG eine der ersten Fotovoltaikanlagen in Oberösterreich in Betrieb genommen. Weitere Anlagen für die Stromerzeugung aus Sonnenkraft sind geplant. Die ÖBB sind damit klarer Vorreiter bei der Stromgewinnung aus Solarenergie.



31/03

Europa-Ranking: Hauptbahnhof Wien top

Die internationale Verbraucherschutzorganisation Consumer Choice Center hat in ihrem European-Railway-Station-Index 2021 das Fahrgasterlebnis auf den 50 größten Bahnhöfen Europas bewertet und den Wiener Hauptbahnhof auf Platz 2 der passagierfreundlichsten Bahnhöfe Europas gesetzt.

Das war 2021

JAHRESRÜCKBLICK. Smarte Mobilität für die letzte Meile, Fotovoltaikanlagen, mit dem Nightjet nach Paris ...



14/04 Testen bis die Impfung kommt

„Testen, testen, testen“ lautete das Motto Mitte April 2021 – auch bei den ÖBB. Wöchentlich wurden bei den ÖBB österreichweit rund 14.000 COVID-Testungen durchgeführt. Die ÖBB Mitarbeiter:innen hatten verteilt auf ganz Österreich in 33 Teststraßen die Möglichkeit, sich regelmäßig testen zu lassen. Zu ihrer eigenen Sicherheit und zur Sicherheit der Fahrgäste.

10/05 Topmoderne neue ÖBB Lehrwerkstätte Innsbruck

Mit der modernen Lehrwerkstätte am Standort Innsbruck startet eine neue Ära in der Lehrlingsausbildung. Auf rund 4.500 Quadratmetern wurde eine neue Ausbildungsstätte für Lehrlinge, eine Talentschmiede mit modernsten Anlagen und mehr Platz für höchsten Ausbildungsstandard eröffnet.



»Das bedeutet, die ÖBB ermöglichen ihren Fahrgästen, auch die letzte Meile einfach zurückzulegen. Damit wird einfache, komfortable und klimafreundliche Mobilität abseits von fixen Fahrplänen Realität.«

ANDREAS MATTHÄ, CEO ÖBB-HOLDING AG

12/04 Ausgearbeitete Trasse für Brenner Nordzulauf

Ein weiterer zukunftsweisender Meilenstein für die nördliche Zulaufstrecke des Brenner Basistunnels (BBT) ist erreicht. Die ÖBB und DB präsentieren nach umfassender Betrachtung der Planung den Verlauf der Trasse für die Neubaustrecke der Eisenbahn im Raum Kufstein – Rosenheim für die Zulaufstrecke zum BBT.



07/05 Smarte Mobilität für Waidhofen an der Ybbs

Mit der Bahn in die Arbeit, mit dem E-Scooter durch die Stadt oder mit dem Mietauto zum Ausflugsziel – in der Bezirkshauptstadt wurde ein innovatives Angebot für die erste und letzte Meile vorgestellt. Die klimaschonenden Sharingdienste im umweltfreundlichen 360-Grad-Radius der ÖBB ergänzen den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr.



02/06 Bienen- & Blumenradeln

Die ÖBB und die Radinitiative „Österreich radelt“ nutzen die wichtigen Thementage, um grüne Mobilität, gepaart mit Artenvielfalt ins Rampenlicht zu rücken: Beim großen „Bienen- & Blumenradeln“ von 3. bis 5. Juni 2021 wurde für die Bienen am Bahndamm gestrampelt. Alle, die sich auf radelt.at registrierten, sammelten für Naturschutz und Artenvielfalt.

Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2021	2020	2019*	2018*	2017
Gesamterträge	6.986	6.724	6.945	6.726	6.755
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.808	-1.694	-1.781	-1.803	-1.926
Personalaufwand	-2.751	-2.743	-2.742	-2.631	-2.543
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-461	-439	-476	-417	-462
EBITDA	1.966	1.849	1.946	1.875	1.823
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.337	-1.224	-1.191	-1.071	-1.033
EBIT	629	625	755	804	790
Finanzergebnis	-459	-566	-587	-636	-614
EBT	170	59	169	168	176
ROCE (in %)	2,1	2,2	2,8	3,1	3,2

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	35.555	33.103	31.254	29.710	28.351
Langfristige Vermögenswerte	33.720	31.656	29.967	28.386	27.083
<i>davon Sachanlagen</i>	31.840	29.847	28.246	26.809	25.576
Kurzfristige Vermögenswerte	1.834	1.448	1.287	1.324	1.268
Eigenkapital	3.244	2.768	2.645	2.529	2.306
Eigenkapitalquote (in %)	9,1	8,4	8,5	8,5	8,1
Finanzverbindlichkeiten	28.258	26.666	25.343	24.146	23.549
Net Debt	27.418	26.318	24.963	23.674	23.101
Investitionen brutto	3.688	3.353	2.700	2.591	2.503
Net Debt/EBITDA (Ratio)	14,0	14,2	12,8	12,6	12,7
Net Gearing (Ratio)	8,5	9,5	9,4	9,4	10,0

* Ohne abgehenden Geschäftsbereich.

Highlights 2021

94,1 Mio. t

Güter hat die ÖBB Rail Cargo Group im Jahr 2021 transportiert. Dafür ist die RCG **in Österreich und in 17 weiteren Ländern** präsent, in zwölf davon ist sie in Eigentraction unterwegs.

41.898

Mitarbeiter:innen waren 2021 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2021). Zusätzlich waren **1.775 Lehrlinge in Ausbildung** sowie 222 weitere über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung.

18,2

Mrd. Euro investieren die ÖBB bis 2027 im Auftrag des Bundes in **modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur**.

322,9 Mio.

Fahrgäste haben 2021 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon 163,2 Mio. in den Zügen des Nahverkehrs, 24,4 Mio. im Fernverkehr und 135,3 Mio. waren mit dem Postbus unterwegs.



Mehr Güter
auf die Schiene
34



COVER. Die ÖBB nehmen jährlich rund 2.700 Mitarbeiter:innen auf. Dementsprechend haben wir dieses Jahr den Generationenwechsel zum Thema unseres Covers und unserer Trennseiten gemacht

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2021 als PDF und Videos zum Thema finden Sie unter:
konzern.oebb.at/gb2021




Die digitale
Revolution der Bahn
12

Inhalt

Vorwort des Vorstands	2
Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden	6
Miteinander. Zukunft verbinden.	12
Corporate Governance Bericht	50
Konzernlagebericht	60
A. Struktur und Beteiligungen	60
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	62
C. Wirtschafts- und Prognosebericht.....	77
D. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren.....	106
E. Chancen- und Risikobericht	121
F. Anmerkungen zum Lagebericht	128
Konzernabschluss	132
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2021.....	132
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2021	133
Konzern-Bilanz per 31.12.2021	134
Konzern-Geldflussrechnung 2021	135
Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2021	136
Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2021	137
A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden.....	137
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	162
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss.....	190
Bestätigungsvermerk.....	224
Glossar	228
Impressum	231

WIEN HAU

Two men in dark blue suits are walking towards the camera. The man on the left is bald with glasses and a red tie. The man on the right has short hair and glasses. They are standing in front of a building with large white letters 'WIEN HAU' at the top. The background is slightly blurred.

»Unser Plan für 2021 war von Beginn an die Rückkehr zu einem **Ergebnis auf Vorkrisenniveau**. Das ist trotz der schwierigen Ausgangslage auch gelungen.«

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä (CEO),
Mag. Arnold Schiefer (CFO)

ÖBB GESCHÄFTSBERICHT 2021

Vorwort des Vorstands

Danke an unsere Mitarbeiter:innen! 2021 – das zweite Jahr der weltweiten Coronapandemie – stellte die ÖBB erneut vor außergewöhnliche Herausforderungen: Mehrfache Lockdowns, Homeoffice für viele Österreicher:innen und Personalengpässe aufgrund hoher Infektionszahlen erforderten im Laufe des Jahres wiederholte Anpassungen der Unternehmensziele. Zu bewältigen waren diese Kurskorrekturen nur dank der Flexibilität und des Einsatzes unserer Mitarbeiter:innen. Dafür sagen wir „Danke“.

Auf das schwierige Jahr 2020 folgte mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr erneut eine wirtschaftlich herausfordernde Zeit. Zwar war vorhersehbar, dass uns die Folgen der Pandemie auch noch im Jahr 2021 beschäftigen werden, ein weiteres volles Krisenjahr mit mehreren Lockdowns und den damit verbundenen Auswirkungen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr hatten wir allerdings ebenso wenig eingeplant wie viele andere Unternehmen auch. Im Unterschied zum ersten Jahr der Pandemie, das wir noch ohne jegliche Handlungsanleitung bestreiten mussten, konnten wir 2021 jedoch bereits auf Erfahrungen aus dem Vorjahr zurückgreifen. Und so war klar, dass wir 2021 auch unsere wirtschaftlichen Ziele wieder höher ansetzen können. Während 2020 das Unternehmensziel aufgrund der Pandemie noch eine „schwarze Null“ war, war unser Plan für 2021 daher von Beginn an die Rückkehr zu einem stabilen Ergebnis auf Vorkrisenniveau. Und das ist trotz der schwierigen Ausgangslage auch gelungen!

ÖBB auch in der Krise stabil

Dank dieser klaren Zielsetzung und den damit verbundenen internen und externen Maßnahmen konnten wir das Geschäftsjahr 2021 mit einem Konzern-EBT (IFRS) von 170 Millionen Euro erfolgreich abschließen. Zentral dabei ist, dass wir mit diesem Ergebnis zu unserem langfristigen Budget- beziehungsweise Ergebnisfad zurückgekehrt sind und so unsere Glaubwürdigkeit auf dem Kapitalmarkt und die damit verbundene Investitionsfähigkeit absichern konnten.

Wie bereits in der Vergangenheit haben zum Gesamtergebnis des ÖBB-Konzerns erneut alle Teilkonzerne sowie deren Tochterunternehmen ihren Beitrag geleistet. So schloss die ÖBB-Infrastruktur AG das Geschäftsjahr mit einem EBT von knapp 11 Millionen Euro ab, während die Absatzgesellschaften im Personen- und Güterverkehr einen Vorsteuergewinn von insgesamt 211 Millionen Euro erwirtschaften konnten.

Konkret erzielte die ÖBB-Personenverkehr AG 2021 ein EBT von 89,3 Millionen Euro und die Rail Cargo Austria lieferte ein EBT von 121,6 Millionen Euro. Während der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur damit sein EBT im Vergleich zu 2020 erwartungsgemäß stabil halten konnte, ist der Vorsteuergewinn im ÖBB Personen- und im ÖBB Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr deutlich angestiegen. Die Ergebnisverbesserung im Personenverkehrsbereich fußt auf einer Reduktion des Gesamtaufwandes und auf zusätzlichen Bestellungen seitens des Bundes. Die substantielle Steigerung des Vorsteuergewinns der Güterverkehrssparte der ÖBB ist demgegenüber auf deutlich fairere Wettbewerbsbedingungen zurückzuführen, die durch eine – leider zeitlich befristete – Absenkung der Schienenmaut (Infrastrukturbenutzungsentgelt – IBE) sowie eine deutliche Reduktion der Steuer auf Bahnstrom ermöglicht wurden. Neben diesen beiden Maßnahmen wirkten sich auch die Bestellungen im Personenverkehr für den gesamten Sektor positiv aus.

Impulsgeber für Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Neben der zentralen Aufgabe als größter Mobilitätsanbieter Menschen und Güter sicher und pünktlich an ihr jeweiliges Ziel zu bringen und dabei erfolgreich zu wirtschaften, verstehen sich die ÖBB auch als Investitions- und Innovationstreiber und damit als wichtiger Impulsgeber für die heimische Wirtschaft. Die drei Teilkonzerne der ÖBB haben demnach 2021 erneut Milliarden in die Weiterentwicklung des Standorts Österreich investiert. Konkret investierte die ÖBB Infrastruktur über 2,8 Milliarden Euro in den weiteren Ausbau und die Modernisierung des heimischen Bahnnetzes sowie die Digitalisierung des Bahnbetriebs, gefolgt vom Teilkonzern Personenverkehr, der über 1,4 Milliarden Euro für modernes Wagenmaterial und Verbesserungen im Bereich des Kundenservice aufwendete. Die Rail Cargo Austria investierte knapp 111

Millionen Euro, wobei die Mittel im Wesentlichen in die Aufrüstung beziehungsweise Digitalisierung des Wagenmaterials geflossen sind.

Zudem zählte der ÖBB-Konzern mit knapp 42.000 Mitarbeiter:innen und gesamt rund 2.000 Lehrlingen auch 2021 zu den größten und wichtigsten Arbeitgebern und Ausbildungsbetrieben Österreichs. So wie im ersten Pandemiejahr galt es auch im letzten Jahr Kündigungen aufgrund pandemiebedingter wirtschaftlicher Zwänge zu vermeiden. Gleichzeitig wurde der notwendige Generationenwandel – mit rund 13.000 Neuaufnahmen bis 2026 – wie geplant fortgeführt, um die Einsatzfähigkeit des Unternehmens in gewohnter Qualität garantieren zu können. Pandemiegetrieben wurde im vergangenen Jahr auch die Arbeitsorganisation modernisiert: Durch den Ausbau von Telearbeit und einer zeitlichen Flexibilisierung – Stichwort Gleitzeit – sollten Arbeitsqualität und -produktivität erhöht und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gesteigert werden. Ein Blick auf die Ergebnisse der jüngsten



ING. MAG. (FH) ANDREAS MATTHÄ. Vorstandsvorsitzender (CEO)

»Neben unserer zentralen Aufgabe als größte Mobilitätsanbieter verstehen sich die ÖBB auch als Investitions- und Innovationstreiber und damit als wichtige Impulsgeber für die heimische Wirtschaft.«

Mitarbeiter:innenbefragung zeigt, dass der erste Schritt dazu geglückt ist: Sowohl im Bereich Identifikation mit dem Unternehmen als auch im Bereich der Arbeitszufriedenheit wurden Bestwerte erzielt.

Trotz anhaltender Krisen Kurs halten

Vor uns liegen erneut herausfordernde Monate. Die Coronapandemie beschäftigt uns aufgrund der im ersten Quartal 2022 enorm hohen Infektionszahlen stärker als erwartet. Hinzu kommen wirtschaftliche Verwerfungen aufgrund des Krieges in der Ukraine, die sich – abgesehen von unfassbarem menschlichem Leid – nicht nur auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs negativ auswirken werden, sondern auch auf die gesamte Wirtschaft, insbesondere die Bauwirtschaft.

Und dann wäre da noch die Klimakrise! Eine

Krise, die uns definitiv mehr beschäftigen sollte, als sie es im Moment tut. Die Situation hat sich in den vergangenen beiden Jahren – vor allem im Verkehrssektor – nämlich leider keineswegs verbessert. Der Klimawandel wurde von den genannten anderen Krisen nur aus den Schlagzeilen verdrängt! So sehr dies nachvollziehbar ist, so sehr liegt es an uns als größtem Mobilitätsunternehmen des Landes, dass wir auch diesem Bereich unsere volle Aufmerksamkeit widmen und mit der Stärke unseres Unternehmens einen Wandel im Verkehrssektor herbeiführen. Denn eines steht außer Zweifel: Ohne weiteren Ausbau der Bahn, ohne deutliche Steigerung der Kapazitäten werden wir unsere Klimaschutzziele im Verkehrsbereich nicht erreichen können.

Wir sehen demnach eine unserer zentralen Aufgaben darin, an unseren Ausbauplänen festzuhalten, damit wir nach diesen beiden Krisen nicht tiefer in die nächste Krise schlittern. Denn letztendlich ist es für künftige Generationen substanziell, dass wir, dass die Bahnunternehmen danach noch stärker sein werden, als sie es vor der Pandemie und vor dem Ukrainekrieg gewesen sind.

In diesem Sinne zum Abschluss zweierlei: Erstens „Danke“ an unsere Kund:innen für die Treue im zweiten Pandemiejahr. Und noch einmal ein herzliches „Danke“ an alle Mitarbeiter:innen für die im letzten Jahr erbrachte Leistung. Und zweitens eine Bitte an alle Kolleg:innen: Stellen wir uns gemeinsam – mit Optimismus und erneut mit voller Kraft – den vor uns liegenden Aufgaben! Denn wenn wir auch weiterhin nach unserem Motto „Wir vor Ich“ handeln, können wir zuversichtlich sein, dass wir auch die vor uns liegenden Herausforderungen gemeinsam bewältigen werden.



MAG. ARNOLD SCHIEFER. Mitglied des Vorstands (CFO)

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä


Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG

Mag. Arnold Schiefer

Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

GENERATIONENWECHSEL.

Staffelübergabe bei der ÖBB-Personenverkehr AG: Zugbegleiterin Gerhild Lexl übergibt das Diensthandy für Verkauf und Validierung der Tickets an ihren Kollegen Stefan Kurzenkirchner



»Es geht um das gemeinsame und globale Ziel, den **Klimawandel** rechtzeitig zu stoppen. Die Bahn kann dazu einen **wesentlichen Beitrag** leisten.«

Mag.^a Andrea Reithmayer,
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden

Liebe Leserin, lieber Leser. Die ÖBB und ihre Mitarbeiter:innen haben auch im zweiten Coronajahr Österreich am Laufen gehalten. Die Krisenfestigkeit zeigt sich auch im Ukrainekonflikt durch ein humanitäres Gesicht. Eine Leistung, die Respekt und Dank verdient und die für die Zukunft zuversichtlich stimmt.

Vor einem Jahr war die Hoffnung groß, dass die COVID-19-Pandemie bald vorbei sein würde. Doch leider hat uns das Virus mit all seinen Auswirkungen auf unser privates, gesellschaftliches und wirtschaftliches Leben nach wie vor im Griff. Umso wichtiger ist es mir, vor allem anderen den ÖBB-Mitarbeiter:innen für ihren Einsatz im abgelaufenen Geschäftsjahr zu danken und ihre Leistung hier an die erste Stelle zu setzen. Ihnen ist es zu verdanken, dass die ÖBB – in der öffentlichen Wahrnehmung vielleicht als zu selbstverständlich genommen – ihren Auftrag als Mobilitätsdienstleister vollumfänglich erfüllen konnten und aufgrund der Pandemie kein Zug und kein Bus ausgefallen sind.

Das, obwohl fast 80 Prozent der Mitarbeiter:innen der ÖBB tagtäglich Kontakt mit anderen Menschen haben und sich damit auch dem Risiko einer Ansteckung aussetzen. Nicht nur das. Die Umsetzung der behördlichen Schutzmaßnahmen, insbesondere die Einhaltung der Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln, war eine zusätzliche Aufgabe, die nicht bei allen Fahrgästen auf Verständnis stieß. Verbale Anfeindungen und sogar körperliche Übergriffe stellten für die betroffenen Mitarbeiter:innen eine extrem herausfordernde Situation dar.

Pandemie und Kriegsgeschehen

Am Anfang des dritten Coronajahr erschütterte die Welt der Angriffskrieg Russlands in der Ukraine – eine unvorstellbare humanitäre Katastrophe. Die Bahnen, so auch die ÖBB, unterstützen die Geflüchteten, um sicher aus dem Kriegsgebiet zu gelangen, versorgen sie bei der Ankunft und betreuen sie gemeinsam mit Hilfsorganisationen – das ist neben der Aufrechterhaltung des Regelverkehrs nicht nur eine logistische Höchstleistung, sondern zeigt einmal mehr auch das humanitäre Gesicht der ÖBB Familie. Die Folgen der Pandemie und des Kriegsgeschehens wirken sich neben all dem Leid der betroffenen Menschen auch auf den freien Warenverkehr, die Ressourcenverfügbarkeit und die Weltmarktpreise aus. Die ÖBB haben gute Grundlagen, sich diesen Herausforderungen erfolgreich zu stellen. Dazu zählt nicht nur das laufende Effizienzprogramm, sondern auch eine vorausschauende Energie- und Beschaffungspolitik, die Abhängigkeiten soweit als möglich hintanstellen kann. Natürlich gibt es noch einiges zu tun. Die ÖBB sind jedoch auf einem guten Weg und präsentieren sich heute als ein moderner Provider von Basisinfrastruktur für die Menschen und die Wirtschaft in diesem Land. Die ÖBB halten Österreich tatsächlich am Laufen und tun dies in einer Qualität, die auch im internationalen Vergleich vorbildlich ist. Die ÖBB sind sich dabei stets ihrer Verantwortung gegenüber der Republik Österreich als Eigentümerin



MAG.^A ANDREA REITHMAYER.
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

bewusst und gehen mit dieser sehr sorgsam um. So ist es gelungen, auch im zweiten Coronajahr konzernweit eine positive Bilanz zu erzielen.

Im Personenverkehr gut und sicher unterwegs

Zwar konnte das Rekordergebnis von 2019 nicht erreicht werden, die Zuwächse im Personenverkehr 2021 stimmen jedoch zuversichtlich. Das Plus bestätigt, dass die ÖBB trotz der hochinfektiösen Virusvariante Omikron ihre Kund:innen überzeugen konnten, dass Bahn und Bus sichere Transportmittel sind. Besonders erfreulich war und ist die Entwicklung im Nachtzugverkehr. Mit der Entscheidung für dieses Segment hat das Management der ÖBB strategischen Weitblick und wirtschaftlichen Mut bewiesen. Der Erfolg des eigenwirtschaftlich geführten Nightjets bestätigt zudem, dass sich die ÖBB auch auf dem freien Markt behaupten können. Das wird umso wichtiger sein, als der Nightjet nicht nur Mitbewerber in Nachtzugverkehr anlockt. Die Liberalisierung im Personenverkehr wird in den nächsten Jahren insgesamt den Wettbewerb intensivieren. Es gilt, die ÖBB vor diesem Hintergrund in ihrer enorm wichtigen Bedeutung für den österreichischen Bahnbetrieb entsprechend gut zu positionieren.

Das Highlight 2021 war die Einführung des Klimatickets. Damit wurde eine enorm wichtige Maßnahme zur weiteren Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsangebots, so auch der Schiene, umgesetzt. Andererseits stellen die damit einhergehenden Einnahmenverluste für die ÖBB vor eine ökonomische Herausforderung. Neben der vor der Politik zugesicherten Kompensation müssen die ÖBB alles daran setzen, noch effizienter und noch effektiver zu werden.

Verzerre Wettbewerbsbedingungen

Auch im Güterverkehr waren die transportierten Mengen im abgelaufenen Jahr auf einem erfreulichen Niveau. Und das, obwohl sich die Rail Cargo nicht nur auf der Schiene gegen eine große Zahl an Mitbewerbern behaupten muss. Nach wie vor ist die Bahn aufgrund verzerter Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Straße im Nachteil. Hier bleibt zu hoffen, dass die Einführung einer CO₂-Bepreisung die Gleise zumindest ein Stück weiter in Richtung der angestrebten Verlagerung des Verkehrs rückt. Darüber hinaus braucht es jedoch noch mehr Unterstützung für den gesamten Schienengüterverkehr durch die Politik – und das nicht nur auf nationaler, sondern auch auf internationaler Ebene. Schließlich geht es um das gemeinsame und globale Ziel, den Klimawandel rechtzeitig zu stoppen.

Die Bahn kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Umso wichtiger ist es daher, dass die ÖBB alles daran setzen, noch mehr Menschen und Unternehmen von der Schiene zu überzeugen. Das kann sie vor allem mit Service und Innovation. Innovativen Logistikangeboten und der Digitalisierung kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Besonders und stellvertretend erwähnen möchte ich hier die Digitale Automatische Kupplung, die die Produktivität im Güterverkehr auf der Schiene massiv steigern wird, aber auch Transportlogistiken, wie den ÖBB-Mobiler, der speziell für – auch nationale – Industrieunternehmen ohne Anschlussbahnen attraktive und umweltfreundliche Angebote schafft, ermöglicht er doch Door-to-Door Lieferungen im Zusammenwirken mit dem Straßengüterverkehr.

Die ÖBB sind bereits jetzt das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs, haben darüber hinaus jedoch einen ambitionierten Dekarbonisierungspfad definiert. Dieser sieht einen klimaneutralen Mobilitätssektor für 2030 vor und das Erreichen der CO₂-Neutralität im Konzern für den Zeitraum 2040 bis 2050. Der Aufsichtsrat unterstützt diese Ziele, die nur mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung erreicht werden können, in hohem Ausmaß.

»Es geht um das gemeinsame und globale Ziel, den Klimawandel rechtzeitig zu stoppen. Die Bahn kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.«

»Nach wie vor ist die Bahn aufgrund verzerrter Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Straße im Nachteil. Hier braucht es noch mehr Unterstützung durch die Politik.«

Als attraktiver Arbeitgeber positionieren

Eine ebenso große Herausforderung stellt der Generationenwandel dar. Tausende Mitarbeiter:innen werden in den nächsten Jahren altersbedingt aus den ÖBB ausscheiden. Im Gegenzug werden Tausende Mitarbeiter:innen neu in das Unternehmen eintreten. Auf der einen Seite geht es also darum, wichtiges Wissen und Erfahrung im

Unternehmen zu behalten, auf der anderen Seite, motivierte und qualifizierte Menschen für die ÖBB zu begeistern. In Zeiten, in denen Unternehmen quer durch alle Branchen händeringend nach Fachkräften suchen, keine leichte Aufgabe.

Erfolgsentscheidend wird sein, wie gut es den ÖBB gelingt, sich als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren. Die Voraussetzungen dafür sind jedenfalls vorhanden. Die ÖBB sind ein sicherer und verlässlicher Arbeitgeber mit einer Vielzahl an interessanten und hochwertigen Jobprofilen. Zudem sind Jobs bei den ÖBB echte Green Jobs, die Sinn stiften. Kaum ein anderes Unternehmen bietet die Möglichkeit, sich derart aktiv für den Klimaschutz und für eine nachhaltige Zukunft einzusetzen.

In diesem Sinne bedanke ich mich beim Vorstand und bei allen Mitarbeiter:innen, dass sie die ÖBB auch im vergangenen Jahr so gut auf Schiene gehalten haben. Ich bin überzeugt, dass wir in eine spannende und erfolgreiche Zukunft steuern.

Mag.^a Andrea Reithmayer

Vorsitzende des Aufsichtsrats
der ÖBB-Holding AG

GENERATIONENWECHSEL



Staffelübergabe bei
der ÖBB-Infrastruktur AG

**Staplerfahrer Karl Weiser
übergibt die Fernsteuerung
des Staplers an seinen
Kollegen Marco Semler**



Miteinander. Zukunft verbinden.



Die

ERFINDERGEIST SEIT 1804. Die Innovationskraft hat die Bahn seit jeher begleitet und diese zum klimafreundlichsten und energieeffizientesten Verkehrsträger gemacht, der zugleich sicher, komfortabel und serviceorientiert arbeitet

digitale Revolution der Bahn

INNOVATION. Für eine erfolgreiche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene braucht es auch neue Technologien und Innovationen. Um die erwarteten Zuwächse im Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können, spielt die Digitalisierung eine zentrale Rolle.

Im Jahr 1804 konstruierte der britische Ingenieur Richard Trevithick erstmals eine Dampfmaschine mit einem berädeten Untersatz, der auf Schienen fuhr und in einem Eisenwerk in Wales eingesetzt wurde. Die erste Eisenbahn, die auch Menschen transportierte, war die „Locomotion“ von George Stephenson, die ab 1825 die englischen Städte Stockton und Darlington miteinander verband.

Damals noch als „Teufelswerk“ gefürchtet, konnte sich die Bahn trotzdem durchsetzen. Heute, fast 200 Jahre später, ist das System Bahn moderner denn je und liefert die vielleicht wichtigste Lösung im globalen Kampf gegen den Klimawandel und seine Folgen.

Grundlage dafür ist die Innovationskraft, die die Bahn seit jeher begleitet und diese zum klimafreundlichsten und energieeffizientesten Verkehrsträger macht – vor allem in Österreich, das nicht nur über eine weltweit führende innovative Bahnindustrie verfügt. Kaum ein anderes Land hat die Elektrifizierung der Bahn – die zweite „Revolution“ in deren Innovationsgeschichte – derart nachhaltig umgesetzt. Aktuell sind mehr als 73 Prozent der Bahnstrecken der ÖBB elektrifiziert, auf welchen über 90 Prozent der Verkehrsleistungen klimaschonend abgewickelt werden. Weitere Elektrifizierungsausbauvorhaben des Netzes in Verbindung mit Strom aus 100 Prozent erneuerbarer Energie bilden die Grundlage für eine klimaneutrale ÖBB Mobilität.

Aufbauend auf dem elektrischen Bahnbetrieb befinden wir uns aktuell in der dritten technologischen Revolution: Die Digitalisierung der Bahn ist die Basis, um Betriebsprozesse und interne Abläufe zu optimieren, neue Kund:innenbedürfnisse



DIE DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG erfüllt die drei Hauptherausforderungen der Bahn: Steigerung von Kapazität, Produktivität und Qualität

zu erfüllen und ändert maßgeblich die Berufsbilder der Jobs von morgen.

Bedarfsorientierte Innovation – konkrete Herausforderungen adressieren

Innerhalb des ÖBB-Konzerns wird grundsätzlich in die Bereiche Asset- / Technologie- und digitale Innovationen sowie Produkt- und Service-Innovationen unterschieden.

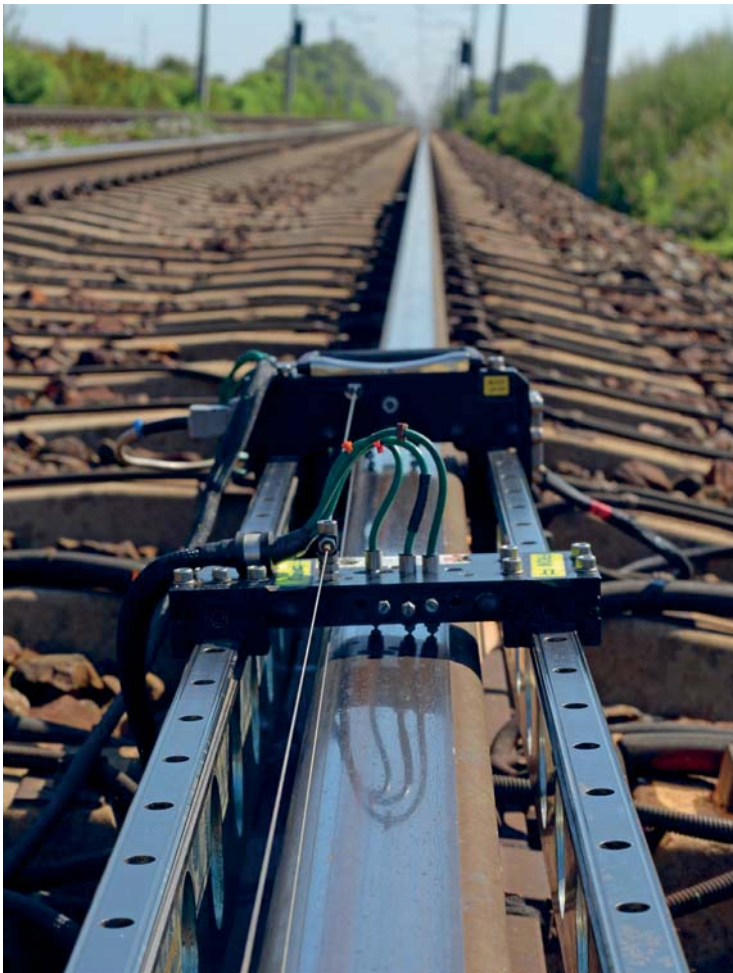
Aus der ÖBB Technologiestrategie heraus werden Forschungs- und Entwicklungsprojekte konzipiert, die insbesondere der Ausweitung von Kapazität, Qualität und Produktivität dienen. Das Rollenverständnis, welches die ÖBB dabei einbringen, ist klar festgelegt: Die Bahnen definieren die konkreten Bedarfe sowie die damit verbundenen Forschungs- und Entwicklungserfordernisse und sind Partner bei der Pilotierung von Prototypen. Die eigentliche Forschungs- und Entwicklungsleis-

tung erfolgt durch Universitäten, Industrie und Forschungseinrichtungen mit enger Begleitung durch die ÖBB. Die ÖBB Technologiestrategie 2030 definiert Schwerpunkte in den Bereichen automatisierte Betriebsführung, Digital Twin, Condition-based Maintenance, Innovationen im Schienengüterverkehr sowie Regionalbahnthematiken und alternative Antriebe.

Die digitale Geschäftsstrategie der ÖBB bestimmt neben den stakeholder:innenorientierten Zielsetzungen (B2C, B2B und B2E) und damit verbundenen Initiativen auch spezifische Handlungsfelder. Hierzu gehören innovative Ansätze zur Entwicklung sowie Anbindung von smarten Assets in der Fläche als Grundlage für digitale Zwillinge. Dies wird erweitert um die konsequente Ausrichtung auf den Einsatz von künstlicher Intelligenz für Optimierung und Automatisierung sowohl im Bahnbetrieb als auch den unterstützenden Prozessen im Konzern. Hinzu kommt die Verprobung der Verwendung neuer Technologien wie Extended Reality, Drohnen, Blockchain sowie 3D-Druck.

Produkt- und Serviceinnovationen tragen dazu bei, dass die ÖBB ihr Angebot im Sinne eines integrierten Mobilitäts- und Logistikdienstleisters laufend verbessern und erweitern. Neue Lösungen stellen dabei die Bedürfnisse der Kund:innen in den Mittelpunkt und binden diese aktiv in die Entwicklung ein. Mit Geschäftsmodellinnovationen werden zusätzlich die Services der ÖBB den sich ändernden Anforderungen auf dem Markt angepasst. Um den Austausch mit anderen Innovator:innen zu fördern, wurde „Community creates Mobility“ ins Leben gerufen, das als Mobilitätsökosystem Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft vernetzt, um gemeinsam an der Mobilität der Zukunft zu arbeiten.

Innovative, digitale und automatisierte Technologien sind der Schlüssel, um die geforderte Verkehrsverlagerung auf die Schiene bewältigen und die angestrebten Klimaziele erreichen zu können.



MESSUNG der Schienenoberfläche bei Forschungsmessstelle Bahnakustik

Nationale und internationale Kooperation

Um die Ziele zu erreichen, beteiligen sich die ÖBB an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und -Projekten. Seit dem Jahr 2020 sind die ÖBB etwa aktiv und federführend am „European DAC Delivery Programme“ (EDDP) beteiligt, einem Programm mit mehr als 50 Partnern des europäischen Bahnsektors. Innerhalb der ÖBB wird das Programm im engen Zusammenspiel mehrerer Konzerngesellschaften umgesetzt. Ziel ist es, die standardisierte Entwicklung und Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) in Europa vorzubereiten und zu forcieren. Mit der DAK sollen drei wesentliche Herausforderungen im europäischen Schienengüterverkehr auf einmal gelöst werden – Steigerung von Kapazität, Produktivität und Qualität –, die für ein effizienteres und moderneres Schienenverkehrssystem von entscheidender Bedeutung sind. Die DAK wird speziell für den Güterverkehr in Europa entwickelt und orientiert sich in erster Linie an den Bedürfnissen zur Optimierung der Betriebsabläufe rund um Güterzüge.

Auf internationaler Ebene haben die ÖBB im Dezember 2021 gemeinsam mit der Europäischen Union und 25 europäischen Partnern aus den Bereichen Bahnen, Industrie und Forschung das mit über einer Milliarde Euro dotierte Forschungs- und Entwicklungsprogramm „Europe’s Rail Joint Undertaking“ gegründet. Das derzeit größte F&E-Programm für das System Bahn zielt darauf ab, die europäischen Bahnen bis 2030 noch leistungs- und wettbewerbsfähiger zu machen. Wichtige

Für mehr Kapazität, Produktivität und Qualität

Die globalen Bestrebungen rund um den Klimaschutz verlangen im Bereich der Mobilität in der nächsten Dekade eine zusätzliche deutliche Verkehrsverlagerung und damit verbunden eine signifikante Steigerung des Verkehrs auf der Schiene beziehungsweise des öffentlichen Verkehrs.

Viele Tätigkeiten und Betriebsprozesse im Bahnbereich erfolgen oftmals noch immer manuell, kosten Produktivität und verlängern Durchlaufzeiten. Zusätzlich bedarf es einer Erhöhung und Absicherung der Betriebs- und Produktqualität sowie der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Systems Bahn.

Die zentrale Herausforderung stellt die weitere Anhebung der Kapazität des Bahnsystems dar. Neben dem umfangreichen konventionellen Ausbau braucht es „smarte Kapazität“ durch Nutzung neuer Technologien, Innovationen und Digitalisierung der Betriebsabläufe.

Projekte des ÖBB Engagements sind dabei die Entwicklung der DAK, Innovationen im Bereich der Regionalbahnen, die Stärkung der grenzüberschreitenden Güterverkehre sowie weitere Automatisierungsschritte in der Betriebsführung.

Ein aktuelles Beispiel für bedarfsorientierte Forschungs- und Entwicklungsarbeit auf nationaler Ebene ist das Forschungsprojekt „TARO – Towards Automated Railway Operation“, welches vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mit insgesamt 3,5 Millionen Euro gefördert wird. Dabei handelt es sich um ein interdisziplinäres Konsortium aus Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Industrie und Wissenschaft. Unter Leitung der ÖBB untersuchen die insgesamt 17 Partner Aspekte der Digitalisierung und Teilautomatisierung des Gesamtsystems Bahn in den Themenfeldern Digital

Twin, Prozesse und Automated Train Operation.

Ein Vorzeigebispiel für den smarten Einsatz von Digitalisierung ist das ÖBB-interne Projekt „Automated Resource Planning“ – hier sollen Planungsabläufe für den Einsatz von Fahrzeugen und operativem Personal im Personen- und Güterverkehr grundlegend verbessert werden. Durch die enge Kooperation mit wissenschaftlichen Einrichtungen werden beispielsweise Optimierungsalgorithmen für Planungsprozesse erforscht und im Zusammenspiel

mit künstlicher Intelligenz in täglichen Ressourcenplanungsprozessen umgesetzt.

Aber auch der Postbus setzt wichtige Akzente für eine nachhaltigere Mobilität: Erfolgreiche Tests mit alternativen Antrieben – Stichwort Wasserstoff- und Batteriebus – haben die Grundlagen für eine sukzessive Ausrollung im Serienbetrieb gelegt.

Für das System Bahn und die Mobilität der Zukunft ist jedenfalls klar, dass innovative, digitale und automatisierte Technologien der Schlüssel sind, um die geforderte Verkehrsverlagerung auf die Schiene bewältigen und die angestrebten Klimaziele erreichen zu können. <

Nachhaltigkeit ganzheitlich verstehen und leben

NACHHALTIGKEIT. Eine nachhaltige Unternehmensausrichtung verknüpft erfolgreiches Wirtschaften, ökologische Verträglichkeit sowie soziale Verantwortung und bringt die einzelnen Bausteine in ein ausgeglichenes Verhältnis.

Ob Klimaschutz, soziale Verantwortung gegenüber den Mitarbeiter:innen oder leistbare und für alle Menschen zugängliche Mobilität: Die ÖBB setzten auch im Jahr 2021 in vielerlei Themenbereichen auf Nachhaltigkeit und erweiterten die Aktivitäten hierzu. CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich sind eine zentrale Herausforderung für den Klimaschutz, wobei die Bahn einen wichtigen Teil der Lösung darstellt. Auf der Schiene werden im Personen- und Güterverkehr um 30-mal weniger CO₂ als im Straßenverkehr mit Pkw und Lkw verursacht. So können über vier Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen jährlich eingespart werden, was die ÖBB im Bereich Mobilität zum größten Klimaschützer Österreichs macht. Mit einer weiteren Steigerung der Verkehrsleistung auf der Schiene ist es möglich, die ambitionierten Klimaziele zu erreichen.

CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich sind eine zentrale Herausforderung für den Klimaschutz und die Bahn ist ein zentraler Baustein der Lösung.

Gleichzeitig ist der ÖBB-Konzern als Österreichs größter Mobilitäts- und Logistikanbieter auch einer der größten Auftraggeber für die heimische Wirtschaft und aktiver Vorreiter für die Verwirklichung von nationalen und globalen Nachhaltigkeitszielen. Nach dem Motto „Wer Nachhaltigkeit ganzheitlich versteht, kann sein Unternehmen langfristig zum Erfolg führen“ verknüpft man erfolgreiches Wirtschaften mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung und bringt diese in ein ausgeglichenes Verhältnis.

Ambitionen und Ziele

Diesem Grundsatz folgten im Jahr 2020 aufbauend auf der Wesentlichkeitsanalyse 2018 und den Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen (SDGs) die wesentlichen Aspekte, Dimensionen und Themenstellungen der Nachhaltigkeit spezifisch für den ÖBB-Konzern herausgearbeitet – diese werden in den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie ganzheitlich dargestellt. Sie definieren nun die wesentlichen Ambitionen, Ziele und Stoßrichtungen im ÖBB-Konzern in Bezug auf Nachhaltigkeit und betreffen Themen in allen drei Säulen der Nachhaltigkeit. Im Herbst 2021 wurde aufbauend auf den Erkenntnissen des Jahres 2018 die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix durch zwei Befragungsformate aktualisiert. Dabei wurden

interne und externe Stakeholder:innen (Privatkund:innen, Geschäftskund:innen, Mitarbeiter:innen, Investor:innen, Lieferant:innen, Interessensgruppen und Fachöffentlichkeit, Politiker:innen, Öffentlichkeit und Medien) zur Teilnahme an einer Onlineumfrage gebeten. Zusätzlich wurde auch eine Expert:innenrunde in einem digitalen Format durchgeführt.

Die Ergebnisse aus beiden Befragungen fließen in die Wesentlichkeitsmatrix 2021 ein, auf der aufbauend im Herbst 2021 eine Aktualisierung der Wirkungsdimensi-

onen der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie durchgeführt wurde.

Synchrone Berichterstattung

Bereits für das aktuelle Berichtsjahr 2021 erfolgt eine zeitliche Synchronisierung des Geschäftsberichts und des Nachhaltigkeitsberichts sowie (wie auch schon im Jahr 2019) eine Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer.

Neues Nachhaltigkeitsreporting

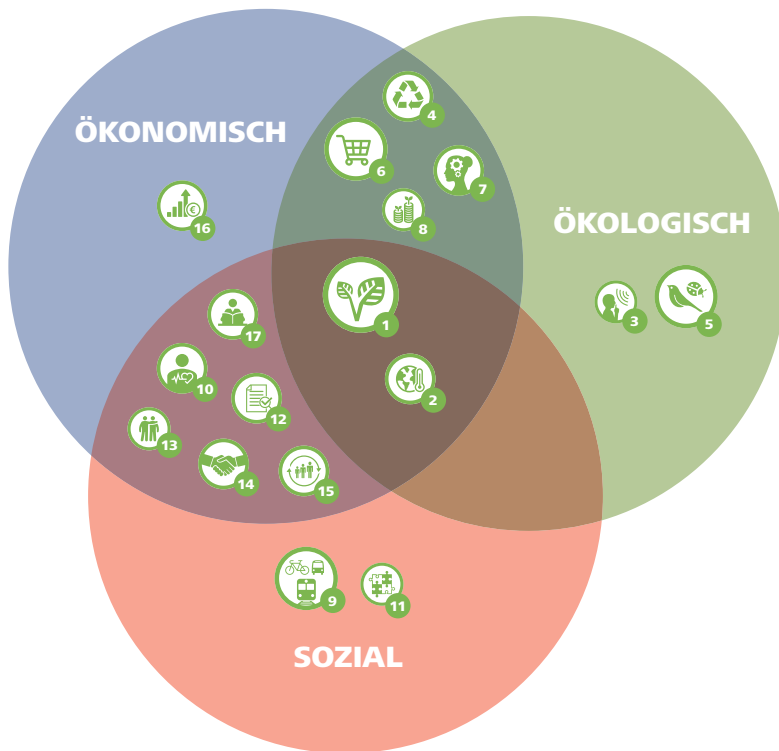
Der eigenständige Nachhaltigkeitsbericht 2021 des ÖBB-Konzerns orientiert sich wie auch im letzten Jahr an den 17 Bausteinen und berichtet somit entlang der wesentlichen Themenstellungen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Konzerns. Für die zukünftige Nachhaltigkeitsberichterstattung sind ab 2022 Änderungen möglich. Es gilt in Hinkunft (voraussichtlich ab dem Berichtsjahr 2023) die Vorgaben aus der „Corporate Sustainability Reporting Directive“ der



POSITIVE PERSPEKTIVEN. Die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene macht die ÖBB zum größten Klimaschützer des Landes im Bereich Mobilität. Doch das Thema „Nachhaltigkeit“ wird noch umfassender und weitreichender gesehen

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

17 Bausteine mit ihren Wirkungsdimensionen in den drei Säulen der Nachhaltigkeit



Wirkungsdimensionen



- | | |
|---|--|
| 1. Klimaschutz | 11. Vielfalt & Chancengleichheit |
| 2. Anpassung an den Klimawandel | 12. Compliance / transparente Berichte und Datenschutz |
| 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO ₂) | 13. Soziale Verantwortung & Kooperationen |
| 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden | 14. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber |
| 5. Artenvielfalt & Biodiversität | 15. Generationenwandel |
| 6. Nachhaltige Beschaffung | 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung |
| 7. Innovation & Technologie | 17. Aus- und Weiterbildung |
| 8. Sustainable Finance | |
| 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot (PV) | |
| 10. Gesundheit / Safety / Security | |

EU (CSRD) zu berücksichtigen, die das zukünftige Nachhaltigkeitsreporting maßgeblich definiert und die Berichtspflicht für große Unternehmen erheblich erweitert sowie auf eine Erhöhung der Transparenz, Vergleichbarkeit und Digitalisierung abzielt.

Zusätzlich greifen die Vorgaben aus der EU-Taxonomie-Verordnung des neuen EU-Klassifikationssystems für nachhaltige Tätigkeiten. Die Taxonomie definiert, welche wirtschaftlichen Tätigkeiten als ökologisch nachhaltig einzustufen sind und schafft Transparenz für Investor:innen und Unternehmen.

Auf Basis dieser neuen Regelungen ist zu erwarten, dass ab dem Berichtsjahr 2023 eine integrierte Berichterstattung vorgeschrieben wird. Daher ist es beabsichtigt, die ÖBB Nachhaltigkeitsberichterstattung in den kommenden Jahren in den Geschäftsbericht zu integrieren. Bereits für das Berichtsjahr 2021 erfolgt deshalb eine zeitliche Synchronisierung des Geschäftsberichts und des Nachhaltigkeitsberichts und (wie auch schon im Jahr 2019) eine Prüfung durch

einen Wirtschaftsprüfer. Der Nachhaltigkeitsbericht 2021 liefert Informationen zu den Managementansätzen, Zielen und Stoßrichtungen der 17 Bausteine, und er beschreibt die wesentlichen Ereignisse des Jahres 2021 im Bereich der Nachhaltigkeit, gesetzten Handlungsschritte sowie Kennzahlen und gibt einen Ausblick auf die Zukunft.

Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht (Berichtsjahr 2021) ist bereits der zweite, der auf freiwilliger Basis durch einen Wirtschaftsprüfer kontrolliert wurde.

Highlights 2021

Mit hohem Engagement der ÖBB Mitarbeiter:innen konnten im Jahr 2021 viele beeindruckende Maßnahmen quer durch alle Nachhaltigkeitsthemen umgesetzt und vorangetrieben werden. In der Verantwortung für einen wirksamen Klimaschutz haben die ÖBB die Dekarbonisierung des Unternehmens und seiner Produkte als Fokusthema definiert. Die Ambition lautet: Klimaneutralität des gesamten Mobilitätssektors der ÖBB ab 2030. Zur konkreten Umsetzung startete Anfang 2021 die Erarbeitung eines Dekarbonisierungspfades für den Mobilitätssektor, um den Weg bis 2030 mit konkreten Maßnahmen zu beschreiben. Bis Jahresende 2021 wurden in einer ersten Stufe des Dekarbonisierungspfades Mobilität neun Schwerpunkte mit einem jährlichen Einsparpotenzial von über 55.000 Tonnen CO₂ definiert.

Ende Sommer 2021 gab es im Rahmen des 2021 erstmalig durchgeführten ESG-Performance-Ratings (ESG = Environment, Social, Governance), das durch eine anerkannte Ratingagentur durchgeführt wurde, fünf Mal „sehr gut“, und zwar für die ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, Österreichische Postbus AG, ÖBB-Technische Services GmbH sowie ÖBB-Produktion GmbH.

Wirtschaftlicher Erfolg ist heute eng mit der nachhaltigen Ausrichtung des Unternehmens verknüpft.



GRÜNE BAHN. Ab 2030 soll der Bereich Mobilität der ÖBB klimaneutral unterwegs sein

Dabei wurden neben der ÖBB-Infrastruktur AG nun erstmals auch fünf weitere ÖBB Gesellschaften mit dem ESG-Rating-Gütesiegel ausgezeichnet. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird bereits seit 2012 in regelmäßigen Abständen durch eine internationale Ratingagentur im Sektor Transportinfrastruktur einem ESG-Rating unterzogen und dabei 2020 bereits zum vierten Mal als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet.

Im November 2021 wurde von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) die Vereinbarung „Frauen im Eisenbahnsektor“ unterzeichnet. Sie hat das Ziel, mehr Frauen für eine Tätigkeit im Bahnsektor zu gewinnen und die Chancengleichheit am Arbeitsplatz auszubauen. Als guten Abschluss eines erfolgreichen Jahres konnten im Dezember 2021 die ÖBB einen wichtigen Schritt zur Weiterentwicklung des Systems Bahn setzen. Im

Dezember 2021 gründeten die ÖBB, gemeinsam mit der Europäischen Union sowie 24 europäischen Partnern aus den Bereichen Bahnen, Industrie und Forschung, das mehrjährige und mit über einer Milliarde Euro dotierte Forschungs- und Entwicklungsprogramm „Europe’s

Forschung und Entwicklung

Im Dezember 2021 gründeten die ÖBB, gemeinsam mit der Europäischen Union sowie 24 europäischen Partnern aus den Bereichen Bahnen, Industrie und Forschung, das mehrjährige und mit **über einer Milliarde Euro dotierte Forschungs- und Entwicklungsprogramm „Europe’s Rail Joint Undertaking“**.

sind im Detail im eigenständigen ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2021 näher beschrieben.

2021 wurde im ÖBB-Konzern auch ein Nachhaltigkeitsboard implementiert, welches dreimal pro Jahr stattfindet und auf Vorstands- und Geschäftsführer:innenebene die Möglichkeit bietet, die wichtigsten Themen in Sachen Nachhaltigkeit zu diskutieren und den

Konzern im Bereich der Nachhaltigkeit strategisch auszurichten.

In einem weiteren Schritt wurde zusätzlich dazu die Nachhaltigkeitsplattform ins Leben gerufen. Diese ist mit den Nachhaltigkeitsansprechpartner:innen der ÖBB-Holding, jener der Teilkonzerngesellschaften sowie den nominierten Verantwortlichen für spezifische Nachhaltigkeitsthemen besetzt. Diese treffen sich viermal im Jahr, um die wichtigsten konzernübergreifenden Nachhaltigkeitsthemen sowie die Konsolidierung und Strukturierung der laufenden und geplanten Umsetzungsmaßnahmen zur Nachhaltigkeitsstrategie zum jeweiligen Baustein abzustimmen und voranzutreiben.

Nachhaltig für wirtschaftlichen Erfolg

Der Ansatz, das gesamte Management, aber auch alle Expert:innen entsprechend intensiv in die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns zu allen Themen der Nachhaltigkeit einzubeziehen, bildet die Grundlage, um allfällige Risiken zeitgerecht und effektiv managen und insbesondere alle Chancen für das Unternehmen optimal nutzen zu können.

Im Zuge der sogenannten „doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ stellen sich die ÖBB unter anderem Fragen, wie sich die Tätigkeiten des eigenen Unternehmens auf die Themen „Umweltschutz“ und „Naturschutz“ auswirken, aber auch welche Folgen sich durch Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeit wie beispielsweise den Klimawandel im Hinblick auf den Konzern ergeben. Damit wird einmal mehr deutlich, dass wirtschaftlicher Erfolg heute eng mit der nachhaltigen Ausrichtung des Unternehmens verknüpft ist. <

Verantwortung übernehmen, Wachstumschance nutzen

KLIMASCHUTZ. Bahn und Bus als Teil der Lösung. Die ÖBB leisten schon jetzt einen sehr großen Beitrag für den Klimaschutz – diesen gilt es nun noch weiter zu steigern.

Trotz eines kurzfristigen pandemiebedingten Rückgangs der Mobilitätsleistungen in Österreich, aber auch global – vor allem im Personenverkehr –, sieht man doch ganz deutlich, dass die Coronakrise keine Klimapolitik ersetzen kann: Bahn und öffentlicher Verkehr sind ein wichtiger Teil der Lösung für mehr Klimaschutz und für die Erreichung der österreichischen Klimaziele.

Mehr Verlagerung des Straßen- und Flugverkehrs auf die klimafreundliche Bahn und auf den öffentlichen Verkehr ist erforderlich, um die Dekarbonisierung des Verkehrs voranzutreiben und mögliche Straf- oder Kompensationszahlungen bei Nichterreichung der österreichischen Klimaziele 2030 gering zu halten. Ein weiterer Ausbau der Bahn und des öffentlichen Verkehrs ist alternativlos. Daher sind auch im Dezember 2021 von der Bundesregierung beschlossenen ÖBB-Rahmenplan

Der geplante Ausbau des Eisenbahnnetzes ist ein richtungsweisender Schritt für klimafreundliche Mobilität in Österreich.

2022 bis 2027 innerhalb der nächsten sechs Jahre mehr als 18 Milliarden Euro für den Ausbau des Eisenbahnnetzes vorgesehen. Das ist ein richtungsweisender Schritt für klimafreundliche Mobilität in Österreich. Schon heute ersparen die ÖBB mit ihren Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) der heimischen Umwelt in einem „normalen“ Betriebsjahr rund 4 Millionen Tonnen an Treibhausgasemissionen. Um die erforderliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zu ermöglichen, wollen die ÖBB die Leistungsfähigkeit des Systems Bahn bis 2040 verdoppeln.

Über Verkehr hinausgedacht

Die EU hat sich mit ihrem Green Deal, dessen Ziel durch eine klimafreundliche Wirtschaft bis 2050 definiert ist, klar positioniert. Genauso wie Österreich, das diese schon 2040 erreichen möchte. Die ÖBB sehen durch diese Ausrichtungen großes Potenzial für die Zukunft.

Doch der Konzern will noch mehr als das erreichen. Trotz der schon bestehenden Vorteile der ÖBB im direkten CO₂-Vergleich gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr wollen die ÖBB ihren eigenen CO₂-Fußabdruck nicht nur im Mobilitätssektor, sondern auch in anderen Bereichen weiter umfassend verbessern. Daher hat sich der Konzern mit einer Klimaschutzstrategie ambitionierte Vorgaben gesetzt:

- **CO₂-neutraler ÖBB Mobilitätssektor ab 2030** (Scope 1 u. 2 – ohne Gebäude)
- **CO₂-Neutralität im Konzern 2040–2050** (Scope 1 u. 2 inkl. Gebäude)



KLIMAJET. Mobilitätsleistungen mit Bahn und Bus sind

sowie Scope 3 in unterschiedlichen Anwendungstiefen)

- **Weitere Verkehrsverlagerungen** durch Attraktivierung des Systems und durch Ausbau der Kapazität – sowohl durch konventionelle Technik als auch mithilfe neuer Technologien. Für die Umsetzung sind geeignete Rahmenbedingungen unerlässlich.

Die drei Bereiche der Klimaschutzstrategie

Die ÖBB gehen bei ihrer Klimaschutzstrategie entlang von drei Bereichen vor:

Mobilität. Mobilitätsleistungen mit Bahn und Bus sind das Kerngeschäft der ÖBB und der erste Fokus der Klimaschutzstrategie. Ziel ist es, vor allem die Treibhausgasemissionen der für den Schienen- und Busverkehr eingesetzten Energieträger so weit zu reduzieren, dass in diesem Segment 2030 Klimaneutralität möglich ist. Weitere Elektrifizierungen von Strecken, alternative Antriebe bei Schiene und Bus, die Forcierung erneuerbarer Energieträger, die Steigerung der Energieeffizienz inklusive Erhöhung der Auslastung im Verkehr stehen im Zentrum.



das Kerngeschäft der ÖBB und das zentrale Angebot für die Umsetzung der Klimaschutzziele – im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung

Gebäude. Neben der Mobilität als Kerngeschäft der ÖBB sind Gebäude ein weiterer großer Bereich, um konkrete Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen zu definieren und gezielt zu verwirklichen. Die Energieversorgung der Gebäude (Strom, Wärme, Kälte ...) und deren Optimierung (beispielsweise durch den Umstieg auf alternative Energieträger oder Gebäudesanierung) sind hier ein großes Thema. Klares Ziel ist die Klimaneutralität 2040 bis 2050.

Scope-3-Emissionen. Dazu gehören Treibhausgasemissionen der ÖBB, die in der sogenannten Vorkette (etwa durch Bereitstellung von Brenn- und Treibstoffen sowie Strom) beziehungsweise entlang der Wertschöpfungskette der ÖBB verursacht werden. Also jene, die bei der Herstellung von beschafften Produkten und Leistungen oder zum Beispiel auch bei Dienstreisen oder durch die Abfallentsorgung entstehen. Die Reduktion der Scope-3-Emissionen erfordert ein abgestimmtes Vorgehen, denn einige der

Scope 3-Teilkategorien sind mit gezielten Maßnahmen gut direkt von den ÖBB beeinflussbar – zum Beispiel Dienstreisen. In anderen Bereichen sind die ÖBB vom europäischen und nationalen Markt und / oder von technologischen Entwicklungen abhängig. Dies gilt insbesondere für

Mehr Kapazitäten für das Klima

Um die für das Erreichen der Klimaziele erforderliche Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu ermöglichen, wollen die ÖBB die Leistungsfähigkeit der Bahn bis 2040 verdoppeln. Dafür investieren sie in den nächsten sechs Jahren mehr als 18 Milliarden Euro.

erwarteten Rahmenbedingungen unterschiedliche Anwendungstiefen respektive Zielsprüche festgelegt.

Zentrale Säule. Der Einsatz von 100 Prozent erneuerbaren Energien beim Bahn- ebenso wie beim Drehstrom bildet die zentrale Säule der Klimafreundlichkeit der Bahn. Damit ist gemeint, dass sowohl Strom für elektrisch angetriebene Triebfahrzeuge als auch Strom für Ge-

die Beschaffung von Assets für die Infrastruktur sowie für neue Züge und Busse. Deshalb werden für das ÖBB Klimaneutralitätsziel 2040 bis 2050 diesbezüglich abhängig von den

bäude, Werkstätten und Ähnliches aus erneuerbaren Energiequellen bezogen wird. Rund ein Drittel des Bahnstroms der ÖBB wird in eigenen Kraftwerken, vor allem in Wasserkraftwerken, selbst erzeugt; der Rest wird zugekauft. Aber auch erneuerbare Energieträger sind derzeit nicht im Überfluss vorhanden. Um hier in Zukunft auf dem Markt unabhängiger agieren zu können, wird die ÖBB Eigenproduktion bis 2030 auf 40 Prozent angehoben. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei auf erneuerbaren Energieformen wie Fotovoltaik und Windkraft.

Gezielte Partnerschaften. Die ÖBB kooperieren zum Thema „Klimaschutz“ auch gezielt mit kompetenten Partnern. Informationsaustausch, Abgleich von Expertisen sowie gemeinsame Initiativen und Zielsetzungen bilden dabei den Mittelpunkt. Mehrjährige Partnerschaften bestehen beispielsweise mit Greenpeace und dem WWF, wobei die ÖBB aktives Mitglied in der WWF Climate Group sind. Der im Jahr 2021 erfolgte Beitritt der ÖBB zum „Klimaaktiv Pakt“ unterstreicht das weitreichende und umfassende Klimaengagement der ÖBB. <

Sicher arbeiten für sichere Mobilität

SICHERHEIT. Mit Entwicklungen wie der Warn-App und Initiativen für die Reduktion von Verletzungen am Arbeitsplatz halten die ÖBB die Sicherheit aller Beteiligten hoch.

Sicherheit leben – dieser Unternehmenswert prägt alle Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sicheres Reisen für Kund:innen steht dabei ebenso im Fokus wie der Schutz der Mitarbeiter:innen an ihrem Arbeitsplatz und die Einschränkung krimineller Aktivitäten sowie ein sicherer Umgang mit anvertrauten Gütern und Informationen. Sicherheit bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist tägliches Versprechen an alle Kund:innen, an alle Mitarbeiter:innen und deren Familien, aber auch gegenüber unseren Dienstleistern und Dritten.

2021 nutzten, nach einem pandemiebedingten Rückgang im Jahr 2020, wieder mehr Menschen das Mobilitätsangebot der ÖBB. Dabei konnte die Sicherheitsperformance im ÖBB-Konzern auf hohem Niveau gehalten werden. Diese spiegelt sich beispielsweise im betrieb-

lichen Sicherheitsindex wider, der im Berichtsjahr deutlich besser als die gesetzte Zielvorgabe war. Um die Weichen für die Erreichung der ambitionierten Sicherheitsziele der nächsten Jahre zu stellen, wurde die Sicherheitsstrategie des ÖBB-Konzerns geschärft und in die Konzernstrategie integriert.

Die hierfür erforderlichen Maßnahmen werden entlang der Stoßrichtungen Technik, Organisation, und Mensch über die Sicherheitsprogramme und Sicherheitsaktionspläne der jeweiligen Konzerngesellschaften zur Umsetzung gebracht.

Digitales Sicherheitsnetz

Sicherheit ist immer auch eine Investition in die Zukunft. Die Digitalisierung und die Nutzung neuer Technologien schafft neue Möglichkeiten, die Sicherheitsperformance positiv zu beeinflussen. So wurde etwa in die Entwicklung der „Warn-App“ investiert, welche nun flächendeckend ausgerollt wurde. Sie ist ein unterstützendes System, das die Triebfahrzeugführer:innen in kognitiv herausfordernden Situationen beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal unterstützen soll.

Als digitales Sicherheitsnetz konnte die Warn-App bereits erste positive Wirkungen erzielen; ihre Weiterentwicklung wurde Ende 2021 gestartet. In Zukunft sollen Triebfahrzeugführer:innen auch während des Heranfahrens an ein Halt zeigendes Signal gewarnt werden. Durch dieses digital unterstützte Sicherheitsnetz



SICHERHEIT LEBEN. Das Sicherheitsbewusstsein von

können Signalüberfahrungen und damit auch Zugzusammenstöße verhindert werden. Während der mehrjährige Schnitt im Bereich der Zugzusammenstöße bei drei Vorfällen liegt, wurde im Jahr 2021 nur ein einziger Vorfall verzeichnet. Zusätzlich soll auch noch intensiver an der Reduktion von Vorfällen im Verschubbereich und ganz allgemein bei den Vorläuferereignissen, welche Unfälle begünstigen könnten, gearbeitet werden.

2021 wurden im Bereich der Arbeitssicherheit die bereits identifizierten Handlungsfelder um die spezifischen Verletzungsbereiche / -muster ergänzt und in den konzernweiten Sicherheitsgremien transparent gemacht. Dies dient nun der Ausrichtung des strategischen Sicherheitsprogramms sowie der zielgerichteten Maßnahmensetzung zur Reduktion der Arbeitsunfälle im ÖBB-Konzern.

Durch eine konzernweite Sicherheitskampagne wurde noch mehr Aufmerksamkeit darauf gelenkt, dass die persönliche Schutzausrüstung (PSA) ideal auf die jeweiligen Anforderungen abgestimmt ist und auch regelkonform getragen wird. Die ÖBB investieren jedes Jahr rund sechs Millionen Euro in die

Die „Warn-App“ wurde nun ausgerollt. Sie unterstützt Triebfahrzeugführer:innen beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal.



Mitarbeiter:innen im ÖBB-Konzern ist neben einem Ausbau von Technologie besonders wichtig

PSA der Mitarbeiter:innen – beispielsweise für Schutzhelme, Sicherheitsschuhe und Schutzhandschuhe.

Umfrage unter Mitarbeiter:innen

Die Art und Weise, wie Sicherheit am Arbeitsplatz organisiert und gelebt wird, schlägt sich auch im Bereich der Sicherheitskultur nieder. Diese gibt subjektive Einstellungen, Überzeugungen, Wahrnehmungen und Werte von Führungskräften und Mitarbeiter:innen wieder und zeigt, dass die gelebte Sicherheitskultur das Rückgrat der Sicherheitsleistung darstellt. Um diese besser einschätzen zu können, wurde gemeinsam mit der europäischen Eisenbahnagentur eine Umfrage entwickelt und durchgeführt, an der knapp 5.000 Mitarbeiter:innen im Konzern teilgenommen haben. So möchte der ÖBB-Konzern die Stärken und die Potenziale rund um die Sicherheitskultur und das Selbstverständnis zum Thema „Sicherheit“ erkennen, um zielgerichtete Maßnahmen ableiten zu können. Im abgelaufenen Jahr hat sich auch der ÖBB

Sicherheitsrat bewährt, in welchem die strategischen Eckpunkte (zum Beispiel die Konzernsicherheitsstrategie und Sicherheitsziele) sowie andere zentrale Sicherheitsaspekte diskutiert werden. In der Plattform „Sicherheit“ wird die Performance auf Konzernebene regelmäßig evaluiert, für den ÖBB Sicherheitsrat werden Empfehlungen abgeleitet.

Sicherheitskultur

Um besser einschätzen zu können, wie Sicherheit am Arbeitsplatz gelebt und wahrgenommen wird, wurde **gemeinsam mit der europäischen Eisenbahnagentur eine Umfrage durchgeführt**. Außerdem hat sich der ÖBB Sicherheitsrat bewährt, um Aspekte zum Thema zu bewerten und zu diskutieren.

die Sicherheit im ÖBB-Konzern auch im Jahr 2021 wieder intensiv geprägt. Anfang 2021 kam die gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung eines COVID-19-Präventionskonzeptes, welches Expert:innen entwickelten. Dabei wurden das sichere Vorgehen sowie die Schutzmaßnahmen des ÖBB-Konzerns wissenschaftlich von einer unabhängigen Stelle geprüft und

als wirkungsvoll und angemessen bestätigt. Für die Mitarbeiter:innen wurden konzernweite Vorschriften für Hygiene, das Abstandhalten, das Tragen von Masken, aber auch Test- und schließlich Impfstrategien im COVID-19-Präventionskonzept definiert. Alle Maßnahmen und Aufgaben wurden entsprechend dem STOP-Prinzip (Substitution des Risikos, technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen) gesetzt.

Herausforderungen

Die Zugbegleiter:innen und das Sicherheitspersonal im Zug sowie am Bahnhof kontrollieren die Einhaltung der COVID-19-Maßnahmen im Kund:innenbereich. Insbesondere im Zusammenhang mit der Einhaltung der Maskenpflicht war 2021 eine signifikante Steigerung bei Übergriffen auf Mitarbeiter:innen festzustellen. Dem erhöhten Aggressionspotenzial wurde unter anderem mit dem Einsatz von Bodycams, verbesserten Deeskalationstrainings und einer spezifischen Fallaufarbeitung begegnet. <

Vier Bereiche, eine Sicherheit

Im Sinne einer fokussierten Sicherheitssteuerung setzt sich die Sicherheit im ÖBB-Konzern aus vier definierten „Sicherheitsbereichen“ zusammen.



Sichere Jobs mit Sinn

ARBEITGEBER ÖBB. Die ÖBB punkten mit einer enormen Bandbreite an beruflichen Möglichkeiten und sicheren Jobs. Und sie unterstützen ihr Team mit zahlreichen Angeboten rund um Work-Life-Balance und Weiterbildung.

Interessierten Nachwuchskräften bieten die ÖBB 128 verschiedene Berufsbilder. Vom Lehrling bis zur:zum Manager:in finden hier mehr als 41.600 Menschen einen Beruf mit Zukunft. Neben den eisenbahnspezifischen Jobs wie Triebfahrzeugführer:in und Fahrdienstleiter:in braucht das Unternehmen auch Fachleute in Bereichen wie Controlling, strategischer Einkauf und Immobilien, Bau- und Elektrotechnik oder Mechatronik. Auch IT-Expertise ist sehr gefragt – von Programmierung bis Virtual Reality. Und natürlich spielen Green Jobs im Nachhaltigkeitsunternehmen Nummer 1 eine zentrale Rolle, etwa bei den betriebseigenen Wasser- und Solarkraftwerken.

Die ÖBB zählen mit ihrem breiten Angebot und einer Vielzahl von sinnstiftenden Jobs jedenfalls zu den Toparbeitgebern des Landes. Damit das so bleibt, entwickelt das Unternehmen sein „Rundum-Angebot“ für das gesamte Team laufend weiter. Viele Angebote

für Aus- und Weiterbildung, Work-Life-Balance oder Gesundheitsförderung stehen bereit. Gelebte Diversity, gezielte Förderung von Frauen sowie langfristige berufliche Perspektiven und sehr gute Sozialleistungen machen die ÖBB ebenfalls attraktiv für Jobsuchende.

Tausende „Neue“ pro Jahr

Sich als Arbeitgeber erfolgreich zu positionieren, ist für die ÖBB ganz besonders entscheidend. Denn der Generationenwechsel im Unternehmen geht weiter. Altersbedingte Abgänge und das Nachrücken Tausender jüngerer Mitarbeiter:innen verändern große Teile des Konzerns. Allein 2021 wurden rund 3.400 Stellen besetzt. Insgesamt bewarben sich 2021 sogar 40.000 Interessierte bei Österreichs Mobilitätsdienstleister Nummer 1. Gleichzeitig muss sich das Unternehmen für den Sprung in eine digitalisierte Berufswelt und einen voll liberalisierten Markt fit machen. Dem strategischen HR-Management kommt dabei eine wesentliche Rolle zu: Es reagiert mit modernen und flexiblen Arbeitsbedingungen auf den Wettbewerb um die größten Talente.

Neues Arbeiten möglich machen

Digital und flexibel – das sind dabei die prägenden Schlagworte. Flexibles, hybrides Arbeiten gilt heute ebenso als selbstverständlich wie optimale Be-

dingungen, um Familie und Job unter einen Hut zu bringen oder sich weiterzubilden. Auf all das gehen die ÖBB als Arbeitgeber professionell und strategisch ein. Damit soll die Arbeitsqualität und -produktivität verbessert und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. So wurde beispielsweise eine neue Betriebsvereinbarung abgeschlossen, welche die Rahmenbedingungen für Telearbeit regelt. Ältere Kolleg:innen werden dabei unterstützt, ihr Know-how

geordnet an die nächste Generation weiterzugeben. Neues Wissen zu erwerben macht die ÖBB akademie >

Chancen und Herausforderungen

Altersbedingte Abgänge und das Nachrücken Tausender jüngerer Mitarbeiter:innen verändern große Teile des Konzerns.



FUTURE. Die Sci-Fi-Game-inspirierte Kampagne dockt bei jungen Lebenswelten an

Die ÖBB beschäftigen Menschen aus mehr als 80 Ländern – Tendenz steigend.



NEXT-LEVEL-LEHRE.

Mit ihrer enormen Palette an Leistungen für Mitarbeiter:innen sind die ÖBB ein „Magnet“ für junge Menschen. Rund 600 neue Lehrlinge starten Jahr für Jahr eine Next-Level-Lehre. Auf der neu gestalteten Webseite www.nasicher.at können sich junge Menschen umfassend informieren und online bewerben

möglich, die umfassende Lern- und Entwicklungsangebote für Teammitglieder aus allen Bereichen bietet – von der Managementebene bis hin zu Newcomer:innen. Ob es darum geht, Fachwissen zu vertiefen oder Führungsqualitäten zu erlernen: Das Angebot knüpft direkt an die Entwicklungsangebote der einzelnen Konzerngesellschaften an. 2021 wurden insgesamt 13 Lehrgänge für Führungskräfte, Teamkoordinator:innen, Arbeitsgruppenleiter:innen und Expert:innen abgeschlossen. Das entspricht insgesamt 1.420,5 Teilnahmetagen.

Allein mit der Webinarreihe zum Thema „Virtuelles / Hybrides Führen“ wurden rund 1.240 Teilnehmende unterstützt. Im September 2021 startete mit 16 Hochschulabsolvent:innen das neu überarbeitete Programm „TRAINees-4mobility“. Außerdem bietet der ÖBB Bildungskatalog ein umfangreiches und flexibel buchbares Angebot aus rund 130 Kursen, zugeschnitten auf die Bedürfnisse der einzelnen Berufsbilder und mit starkem Praxisbezug. Das Team ÖBB bildung konnte 2021 an die 7.650 Teilnehmer:innen unterstützen.

Aktuell bilden die ÖBB rund 2.000 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften in 27 kaufmännischen und technischen Lehrberufen aus.

E-Learning boomt

Viele Lehrgänge und Trainings wurden 2021 erstmals in Blended- oder E-Learning-Formate umgewandelt. Ein neuer E-Campus fördert ebenfalls orts- und zeitunabhängiges Lernen. 106 neue E-Learnings, -Trainings und Lern-Apps wurden bereitgestellt – zum Beispiel „Führen in der Krise“. Auch technische Schulungen im Bereich der Zugsicherungssysteme wurden erstmals in elektronischen Formaten umgesetzt. Ebenfalls neu gestartet ist 2021 das Programm „New Work at ÖBB – neues Arbeiten erleben und gestalten“, das Methoden und Techniken für agiles Arbeiten anbietet.

Vielfalt leben

Weil Vielfalt ein Unternehmen stärkt, ist das Diversity-Management ein wichtiger strategischer Hebel im Unternehmen. Gleichbehandlung – ganz gleich um welches Geschlecht, Alter, welche Religion oder Herkunft es geht – ist Teil unserer Unternehmenskultur. 2021 wurde durch unterschiedliche Maßnahmen, wie zum Beispiel der Veranstaltung einschlägiger Events oder der Veröffentlichung eigener Diversity-Guidelines, verstärktes Augenmerk auf eine Diversity-Sensibilisierung unserer Führungskräfte gelegt.

Die ÖBB beschäftigen Menschen aus mehr als 80 Ländern – Tendenz steigend. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen zum Beispiel Kooperationen mit der Volkshilfe, aber auch interne Diskussionsveranstaltungen wie etwa „Kommen, um zu bleiben“ oder die ÖBB Sprachlernbörse. Neu ist auch das Pilotprojekt „Sicher & Respektvoll – Gemeinsam unterwegs“. Im Rahmen dessen treten die ÖBB mit verschiedenen Communitys in Austausch und wollen den Dialog fördern. Aber auch der Anteil von Kolleg:innen mit Behinderungen soll



VIelfalt BRINGT StÄrKE. Die ÖBB beschäftigen

steigen. Eine Charta der Inklusion und ein Aktionsplan geben die Richtung vor.

Die Financial Times und das unabhängige Marktforschungsunternehmen Statista identifizieren Unternehmen, die eine bedeutende Führungsrolle im Bereich Diversity und Inklusion einnehmen. Im Sonderbericht „Europe’s Diversity Leaders“ werden Topunternehmen, die sich und ihre Arbeitgebermarke im Bereich Diversität und Inklusion besonders hervorheben, abgebildet. Die ÖBB zählen zum Kreis der Diversity-Leader.

Gesundheitsförderung und Prävention rund ums Jahr

Betriebliches Gesundheitsmanagement ist ebenfalls als fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie verankert. Ziel ist dabei vor allem, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Belastung zu reduzieren. Das erreicht man etwa mit regionalen Gesundheitszirkeln, gesundheitsspezifischen Arbeitsplatzevaluierungen oder Schwerpunktprogrammen zu Ernährung, Bewegung und psychischer Gesundheit. Programme zur Stärkung des Immunsystems, Nichtraucherseminare, Webinare zu frauen- und männer-

Bestester Halt: Job mit Sinn

Wende dich jetzt unter [karriere.oebb.at](https://www.oebb.at/karriere)



Menschen aus mehr als 80 Ländern – Tendenz steigend

spezifischen Gesundheitsthemen oder Podcasts zur Steigerung der Resilienz sind weitere Angebote.

Und weil sich auch das Führungsverhalten auf die Arbeitsfähigkeit und die Leistungsbereitschaft aller auswirkt, wird auf eine wertschätzende und damit gesundheitsfördernde Führungskultur geachtet.

Falls doch jemandem etwas zustoßt, so werden die erkrankten oder verunfallten Mitarbeiter:innen im Rahmen der betrieblichen Wiedereingliederung gezielt dabei unterstützt, ihre Arbeitsfähigkeit wieder zu erlangen. Und mit gezielter Prävention sollen Folgeerkrankungen nachhaltig vermieden werden.

Mit vereinten Kräften durch ein weiteres Pandemiejahr

Tausende systemrelevante ÖBB Mitarbeiter:innen haben sich während der Pandemie tagtäglich dafür eingesetzt, dass der Zugverkehr reibungslos funktionierte – wir können stolz behaupten, dass wir Österreich auch im 2. Krisenjahr am Laufen gehalten haben. Um das zu schaffen, war auch 2021 die COVID-19-Task-Force

Toparbeitgeber

Dass die ÖBB als einer der Toparbeitgebern des Landes gelten, zeigt auch das Ergebnis der aktuellen IFES-Arbeitgeberstudie. Die ÖBB landeten dabei unter den fünf besten Arbeitgebern des Landes. Besonders erfolgreich schnitten sie bei den Kriterien sicherer Arbeitgeber und Nachhaltigkeit ab.

Standardsregeln sowie Homeoffice aufrecht. Umfassende Corona-Test- und Impfangebote wurden zur Verfügung gestellt und die 3G-Regel eingeführt. Im Intranet und bei Infoveranstaltungen wurde laufend zum Thema „Corona“ informiert. All diese Maßnahmen trugen dazu bei, dass die Zahl der COVID-19-Erkrankten bei den ÖBB stets unter dem Niveau der Gesamtbevölkerung blieb und damit die kritische Bahninfrastruktur aufrechterhalten wurde.

Weitere Benefits

Viele weitere Benefits zeichnen den Arbeitgeber ÖBB aus. Dazu zählen Events und Sportfeste genauso wie attraktive Standorte, freundliche Arbeitsplätze und modernes technisches Equipment. <

im Einsatz, unterstützt vom „Konzernkoordinator COVID-19“.

Im Unternehmen sind weiterhin umfassende COVID-19-Schutzmaßnahmen wie Hygiene- und Ab-

Frauen fördern

Das Potenzial weiblicher Arbeitskräfte zu fördern und zu nützen – das haben die ÖBB groß auf ihrer Agenda stehen. Denn klar ist: Gender- und Diversity-Kompetenz spielen für einen modernen und attraktiven Arbeitgeber eine große Rolle. Der Anteil von Frauen an der gesamten Belegschaft soll weiter kräftig steigen – von derzeit 14,2 auf 17 Prozent bis 2026, wie es in der Diversity Charta 2026 vermerkt ist. Mindestens ein Fünftel der Neuaufnahmen sollen Frauen sein. In Führungspositionen (mit Stand Ende 2021 zu 15,4 Prozent von Frauen besetzt) soll der weibliche Anteil ebenfalls steigen. Dass der Trend in die richtige Richtung geht, zeigt sich schon jetzt: In der Lehrlingsausbildung war 2021 bereits ein Fünftel weiblich. Und mehr als 42 Prozent der Aufsichtsratsmandate der inländischen Aktiengesellschaften wurden zuletzt von Frauen gehalten. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB Akademie liegt der Frauenanteil 2021 bei 24,7 Prozent und hat sich somit um 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr erhöht.

Job und Privatleben vereinbaren

Um noch mehr Frauen und Mädchen für die ÖBB zu begeistern, bietet das Unternehmen unter anderem familienfreundliche Arbeitszeitmodelle und attraktive Angebote für die Kinderbetreuung, darunter Betriebskindergärten und spezielle Nanny-Betreuungsangebote. Mit der „RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat“ steht Frauen auch ein Informationsportal zu Karenz, Pflege und Vereinbarkeitsangeboten der ÖBB zur Verfügung. Frauen profitieren bei den ÖBB aber auch von spezifischen Weiterbildungs- und Coachingangeboten und können Teil eines Frauennetzwerks werden. Das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm, das 2021 den Minerva Award von SHEconomy erhielt, ist ein weiterer Baustein der Offensive. Darüber hinaus ist geplant, den Frauenkarriereindex (FKI), der es ermöglicht, Frauenförderung im Konzern klar zu messen, transparent zu machen und gezielt weiterzuentwickeln, konzernweit zu implementieren. All das dient einem konzernweiten Ziel, das auf vielen Ebenen verfolgt wird und in der Diversity Charta 2026 festgehalten ist.

Für Chancengleichheit sorgen

Die ÖBB positionieren sich aber auch außerhalb des Unternehmens: Sie sind unter anderem Kooperationspartner des Programms „FIT“ (Frauen in der Technik) und nehmen an den „Töchertagen“ teil. Sie wickeln Kooperations- und Ausbildungsprogramme unter anderem mit dem AMS und mit NPOs ab. Zusätzlich sind die ÖBB Teil des neuen europäischen Abkommens „Women in Rail“, mit dem sich 80 Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen und die europäischen Gewerkschaften zu klaren Schritten für mehr Gleichstellung im Bahnsektor verpflichten.



MIT DEM NIGHJET DURCH EUROPA. 2021 kamen vier neue Linien hinzu – so geht es über Nacht beispielsweise nach Amsterdam oder nach Paris. Mittlerweile kann man bereits 20 Nitghtjet-Linien nutzen – Tendenz weiter steigend

Neustart in die Zukunft

PERSONENVERKEHR. Auch wenn Corona und die Folgen noch deutlich zu spüren sind: Die ÖBB sind im Comebackmodus und bringen die nachhaltige Mobilität in Österreich in großen Schritten weiter voran.

Es waren viele schwierige Monate seit Ausbruch der Coronapandemie: phasenweise gravierende Einbrüche bei den Fahrgastzahlen durch Lockdowns, große Herausforderungen rund um den Schutz der Mitarbeiter:innen und Fahrgäste vor Infektionen, um nur einige Aspekte zu nennen.

Doch jetzt haben die ÖBB das Comeback eingeläutet: 2021 wurden bereits wieder wichtige Meilensteine gesetzt, um der nachhaltigen Mobilität in Österreich weiter zum Durchbruch zu verhelfen.

Zum Beispiel beim ÖBB Nightjet: 50-mal klimafreundlicher als mit dem Flugzeug zu reisen – das begeistert immer mehr Menschen. Schon jetzt sind die ÖBB Europas größter Nachtzuganbieter. Mit neuen Verbindungen und modernem Wagenmaterial soll diese Vorreiterrolle weiter ausgebaut werden. Vor der Coronakrise fuhren jährlich über 1,5 Millionen Fahrgäste mit dem Nightjet. Nach einer pandemiebedingten

50-mal klimafreundlicher als mit dem Flugzeug zu reisen – das begeistert immer mehr Menschen.

Nachtzugpause im Frühjahr 2021 haben sich die Nachtzüge der ÖBB schnell wieder gefüllt und waren ausgelastet wie in Zeiten vor Corona.

197. Cityjet fertiggestellt

Im Nah- und Regionalverkehr wurde 2021 ebenfalls eine Qualitätsoffensive vorangetrieben. Der 197. Cityjet Desiro ML von Siemens verließ das Werk der ÖBB-Technische Services GmbH in Jedlersdorf, wo die Endmontage der Nahverkehrszüge erfolgt. Damit konnten innerhalb von nur sechs Jahren 197 Garnituren des Cityjet Desiro ML fertiggestellt werden und in den Fahrgasteinsatz gehen. Seit der Auslieferung hat die Desiro-ML-Flotte bei den ÖBB bis heute rund 114 Millionen Kilometer zurückgelegt. Barrierefreie Einstiege, Klimaautomatik, WLAN, ergonomische Komfortsitze, Leselampen und Steckdosen bei den Sitzplätzen oder große Tische für Vis-à-vis-Sitzgruppen zählen ebenso zur Ausstattung wie je acht Kinderwagenplätze, 24 Fahrradplätze und zwei Rollstuhlplätze.

Für Vorarlberg und Tirol wurde 2021 eine Rahmenvereinbarung über insgesamt 46 Elektrotriebzüge der Baureihe Desiro ML abgeschlossen. Auch die Flottenmodernisierung der Doppelstockzüge auf Cityjet-Niveau läuft nach Plan. 13 Züge mit insgesamt 51 Wagen sind bereits auf modernen Stand gebracht.

Insgesamt investieren die ÖBB bis 2027 über 4,1 Milliarden Euro in moderne Züge und damit in die Zukunft des Bahnfahrens. Davon fließen 2,47 Milliarden Euro in den Nahverkehr und 880 Millionen Euro in den Fernverkehr.

4,1 Mrd.

Insgesamt investieren die ÖBB bis 2027 rund 4,1 Milliarden Euro in ihre Flotte. 2,47 Milliarden davon fließen in den Nahverkehr, 880 Millionen in den Fernverkehr.

780 Millionen Euro werden in Fahrzeug- und -umbauten investiert.

Auch das Streckenangebot im Inland wird umfangreich erweitert – zum Beispiel mit Taktverdichtung auf der Strecke Graz–Linz samt attraktiven Umsteige- und Weiterreisemöglichkeiten nach Deutschland. Im Osten wurden die Intervalle auf häufig genutzten Strecken speziell im Frühverkehr weiter verbessert.

Durchbruch für Klimaticket

Ein weiterer Meilenstein brachte 2021 noch mehr Menschen dazu, vom Auto auf die Bahn umzusteigen: Das Klimaticket schaffte nach jahrelangen Verhandlungen zwischen Bund, Ländern und Verkehrsträgern den Durchbruch. Die ÖBB sind ein maßgeblicher Träger dieser Initiative.

Mit nur einem Ticket zum regulären Preis von 1.095 Euro kann man alle teilnehmenden Linienverkehre Österreichs nutzen – Stadtverkehre sowie Verkehrs-



INTEGRIERT MOBIL. Das Programm „ÖBB 360“ bietet eine Reihe von Mobilitätsangeboten für die letzte Meile

verbünde. Damit wird Öffifahren noch leistbarer und Österreich rückt seinen Klimazielen einen großen Schritt näher.

Neue Services am Start

Auch mit vielen neuen Services punkten die ÖBB bei ihren Kund:innen. So wird der Ticketshop schrittweise neu gestaltet und damit die Bedienerfreundlichkeit verbessert. Ausführliche Beta-Testings fanden statt, deren Feedback direkt in die Neugestaltung eingeflossen ist. In einem ersten Schritt wurde die Ober-

fläche der Startseite im Web umgestaltet. Das neue Tool „ÖBB Live“ zeigt die Ausstattung und Auslastung in den ÖBB Zügen in Österreich und macht es so künftig noch einfacher, den gewünschten Sitzplatz zu finden. Und auch beim Preissystem gab es Verbesserungen: Wer früher und online oder per App bucht, bekommt den besseren Preis.

ÖBB 360

In der integrierten Mobilität sehen die ÖBB einen entscheidenden Zukunftsfaktor. Das Programm „ÖBB 360“ bietet deshalb eine Reihe von Mobilitätsangeboten für die letzte Meile – von daheim zum Bahnhof oder vom Bahnhof zur Arbeit. Gemeinsam mit Partner:innen entwickeln und betreiben die ÖBB integrierte Mobilitätsprodukte und -services. Über die Wegfinder-App können alle verfügbaren Angebote – von der Bahn über Carsharing, E-Bike- und E-Scooter-Verleih – gefunden, gebucht und bezahlt werden. Mehrere Pilotprojekte sind bereits erfolgreich gelaufen. Das Open Innovation-Team der ÖBB beschäftigt sich seit 2018 intensiv mit dem wichtigen Thema „Letzte Meile“.

Daraus entstand auch die Idee eines Mikro-ÖV-Systems – heute erfolgreich als Postbus-Shuttle unterwegs. Das Postbus-Shuttle ermöglicht einen einfachen und komfortablen Zugang zur Mobilität in der Region, ganz ohne Fahrplan und fixe Abfahrtszeiten. Er ist bereits in mehreren Regionen Österreichs im Einsatz, etwa im Zukunftsraum Donau Gusen, im Bezirk Mödling, am Wörthersee und am Ossiacher See.

Wunsch nach Bahnreisen wächst

Dieser Einsatz der ÖBB auf vielen Ebenen macht sich bezahlt. Denn die im Dezember 2021 veröffentlichten Ergebnisse des VCÖ-Bahntests und die Kund:innen-zufriedenheitsanalyse der ÖBB weisen erneut Topbewertungen aus. Trotz Coronapandemie und damit verbundenen zusätzlichen Belastungen für das Bordpersonal wurde die Freundlichkeit der Zugbegleiter:innen abermals als sehr positiv wahrgenommen. Der Wert konnte erneut gesteigert werden.

30 Prozent der Kund:innen äußerten den Wunsch nach mehr Bahnreisen. Vor allem die vielen Verbindungen in

Der VCÖ-Bahntest und die Kund:innen-zufriedenheitsanalyse der ÖBB weisen in den wichtigsten Bereichen erneut Topbewertungen aus.



GAMECHANGER. Für 3 Euro am Tag in (fast) ganz Österreich Öffi fahren – einfach und komfortabel

europäische Metropolen sind gefragt. Knapp jede:r Zehnte hat letztes Jahr eine Reise mit einem Nachtzug unternommen. Für das kommende Jahr plant rund ein Viertel der Befragten eine Urlaubsreise mit der Bahn.

Bedenkenlos Zug fahren

Laut VCÖ sind 9 von 10 Reisenden mit der Sauberkeit an Bord der Züge in Österreich zufrieden, die Hygieneoffensive 2021 der ÖBB leistete dazu sicher einen maßgeblichen Beitrag. Denn die ÖBB haben im Jahr 2021 ihre Reinigungsleistungen in Zügen und Bahnhöfen weiter verstärkt und dafür gesorgt, dass Fahrgäste und Mitarbeiter:innen auch in Zeiten der Pandemie sicher reisen und arbeiten können.

Jeden Tag waren über 1.000 Reinigungskräfte an Bahnhöfen und in Zügen für die Oberflächenreinigung im Einsatz. 11.000-mal wurden die ÖBB Züge im Personenverkehr blitzblank geputzt. Zusätzlich gab es 1,3 Millionen kleinere Reinigungen – wie etwa die von Tischen, Haltegriffen und Türöffnern. Die ÖBB haben 2021 vom TÜV AUSTRIA für die

Reinigung der Züge sogar ein Risikomanagement-Zertifikat mit Hygiene-Schwerpunkt erhalten.

Auch an den Bahnhöfen stand 2021 Sauberkeit und Hygiene im Vordergrund. Die Mitarbeiter:innen von Mungos Sicher & Sauber haben im vergangenen Jahr an den rund 1.000 Bahn-

97 Prozent

Die ÖBB gehören mit rund 97 Prozent **Pünktlichkeit im Personenverkehr** zu den **pünktlichsten Bahnen Europas**. Für viele ein weiterer Grund, regelmäßig die Bahn zu nützen.

höfen in Österreich 2,8 Millionen Quadratmeter Böden und 80 Kilometer Handläufe gereinigt. Mehr als 33.000 Liter Flächendesinfektionsmittel und knapp 11.000 Liter ökologisch zertifiziertes Reinigungsmittel wurden verwendet.

Dieser Großeinsatz sowie das Tragen von FFP2-Masken bewirkte, dass Bahnfahren sicher und das Ansteckungsrisiko mit COVID-19 in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht höher als in anderen Bereichen des öffentlichen Lebens ist. Dazu trug auch bei, dass die Luft in den Zügen und Bussen durch leistungsstarke Lüftungsanlagen regelmäßig gewechselt wird. <

Das Nachtzugnetz wächst

Vier neue Nightjet-Linien hatten 2021 Premiere, damit kann man mittlerweile insgesamt 20 Nightjet-Linien nutzen.

Seit Mai ist täglich der Nachtzug auf den Strecken Wien–Amsterdam und Innsbruck–Amsterdam unterwegs. Seit Dezember geht es dreimal pro Woche über Nacht von Wien über München und Strasbourg nach Paris, und auch der neue Nightjet Zürich–Amsterdam hat seine tägliche Fahrt aufgenommen. Als weitere saisonale Nachtzugverbindung an die kroatische Küste wurde im Juni der EuroNight von Bratislava und Wien über Graz nach Split in den Fahrplan aufgenommen.

Im europäischen Eisenbahnjahr 2021 standen auch Spezialeinsätze auf dem Programm des Nightjet: So fuhr Anfang Mai der österreichische ESC-Teilnehmer Vincent Bueno zum Eurovision Song Contest nach Rotterdam. Vom 2. September bis 7. Oktober war der „Connecting Europe Express“ durch insgesamt 26 europäische Länder unterwegs. Ein Nightjet-Schlafwagen war neben Wagen anderer europäischer Bahnen Teil dieses besonderen Zuges, der auf Herausforderungen und Chancen im europäischen Bahnverkehr aufmerksam machte. Und schließlich reiste auch der Christbaum für das Europäische Parlament – eine knapp vier Meter hohe Waldviertler Tanne – Ende November auf einem Güterwagen angehängt an den Nightjet nach Brüssel.

Neue Ziele – neue Wagen

Neben den zusätzlichen Destinationen im europaweiten Nachtzugnetz setzen die ÖBB auch auf neue und noch modernere Wagen. Mit dem Upgradeprogramm wurden in jeweils rund viermonatiger Umbauphase herkömmliche Sitzwagen in moderne Multifunktions-Liegewagen verwandelt. Sie bieten 4er-Abteile mit fix montierten Betten, die mit ihrer Ausstattung den Schlaf- und Reisekomfort deutlich erhöhen. Und sie verfügen über einen Kinderwagen-Abstellplatz und drei Fahrradstellplätze, wodurch künftig auf fast allen Nightjet-Linien ein Radtransport möglich sein wird. Kostenloses WLAN und weitere technische Neuerungen wie zum Beispiel Auflademöglichkeiten bei jeder Liege oder ein Bediendisplay für Lichtsteuerung oder Servicruf warten ebenfalls auf die Fahrgäste. Und jeder Multifunktionswagen ist mit einem barrierefreien Abteil ausgestattet.

Die upgegradeten „comfort-Liegewagen“ werden nach und nach in die bestehende Nightjet-Flotte integriert. Seit Dezember 2021 sind die ersten Wagen im Einsatz. Bis Ende 2022 sollen dann alle 22 Wagen fertiggestellt und in Österreich, Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden auf ausgewählten Strecken unterwegs sein. Zusätzlich bestellten die ÖBB im Juli 2021 20 weitere siebenteilige Nightjets der neuen Generation aus dem Rahmenvertrag mit Siemens Mobility. Damit werden bis 2025 insgesamt 33 Nightjets dieser neuen Generation auf Schiene sein.

Der Postbus bringt allen was

POSTBUS. Vom Neusiedler See bis zum Alpenpass: Die Österreichische Postbus AG macht das ländliche Österreich mobil und erspart der Umwelt schädliche Emissionen.

Der Postbus ist in so gut wie jeder österreichischen Gemeinde unterwegs. In mehr als einem Drittel aller österreichischen Gemeinden ist er sogar das einzige öffentliche Verkehrsmittel. Er macht die ländliche Bevölkerung mobil, sorgt für den Anschluss an die Bahn, sichert die Flächenversorgung – und ist die umweltfreundliche Alternative zum Pkw: Ein Personenkilometer mit dem Dieselmotor verursacht dreimal weniger CO₂ als der gleiche Weg mit dem Auto. All das macht ihn zu einem unersetzbaren Teil des öffentlichen Verkehrssystems und wichtigen Partner zur Erreichung der Klimaziele. Nach einem coronabedingten Rückgang der Fahrgastzahlen von durchschnittlich 204 Millionen auf 119 Millionen im Jahr 2020, stiegen die Zahlen 2021 wieder deutlich an und lagen bei rund 133 Millionen.

Innovationen wie das digitale Lenkercockpit machen den Busbetrieb nachhaltig effizienter und einfacher.

Neue Passagiere für den Postbus

Derzeit sind rund 70 Prozent der Passagiere Schüler:innen. Um das Potenzial zur CO₂-Einsparung zu erhöhen, sollen in Zukunft weitere mögliche Fahrgäste angesprochen werden. Zunehmend werden auch die Bedürfnisse von anderen Zielgruppen miteinbezogen. So sollen vermehrt Pendelnde, Tourist:innen und generell Erwachsene angesprochen werden. 140 Millionen Kilometer legen die Postbusse pro Jahr bereits zurück – womit das Leistungsvermögen aber längst noch nicht ausgeschöpft ist. Es würde durchaus Sinn machen, den Bus so auszubauen wie die Bahn. In vielen Bundesländern fehlt ein dichter, tagesdurchgängiger Taktverkehr. Dabei sollte sich das Angebot an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientieren – und nicht an der Einwohner:innenzahl der Gemeinden.

Postbus-Shuttle: noch mehr Service für die Kund:innen

Ein Weg diese neuen Personenkontingente zu erreichen und zugleich eine Antwort auf ein immer flexibler werdendes Mobilitätsverhalten ist das Postbus-Shuttle. Seit 2021 ist es in Kärnten (Techelsberg am Wörthersee und Ossiascher See), Oberösterreich (Zukunftsraum Donau Gusen, Donau-Ameisberg) und Niederösterreich (Mödling) im Einsatz. Es bietet der ländlichen Bevölkerung ein komfortables On-Demand-Service: Fahr-



ABFAHRT IN DIE ZUKUNFT. Der Postbus setzt im

ten können ganz ohne Fahrplan und fixe Abfahrtszeiten bequem über eine App oder ein Callcenter gebucht werden – und zwar zu Preisen wie im öffentlichen Verkehr.

Auf der digitalen Überholspur

Einen entscheidenden Impuls für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs bilden jedoch auch digitale Innovationen: Ein digitales Lenkercockpit macht seit 2020 den Busbetrieb Schritt für Schritt einfacher, effizienter und unterstützt die Postbuslenker:innen in ihrem Arbeitsalltag. So werden zum Beispiel die Dienstpläne der Lenker:innen, Änderungen im Betriebsablauf, aber auch die Abwicklung des Ticketverkaufs über den digitalen Assistenten auf einem Tablet gesteuert – tagesaktuell und auf Knopfdruck. Das Vorantreiben von Innovationen und die digitale Transformation sind wichtige Erfolgsfaktoren, um nachhaltig den Qualitätsanspruch des Postbusses zu sichern.

Für die Fahrgäste bringt dies natürlich den wichtigen Vorteil, dass der regionale Buslinienverkehr noch verlässlicher wird. Im Sommer 2022 wird der



Zeichen der Nachhaltigkeit weiter auf den Ausbau alternativer Antriebe und flexibler Services

österreichweite Roll-out abgeschlossen sein und alle 3.296 Postbuslenker:innen können digital in die Zukunft steuern.

Ausbau alternativer Antriebe geht weiter

Selbst wenn die meisten Busse derzeit noch mit Diesel unterwegs sind, sind sie im Vergleich zum Pkw dennoch umweltfreundlich: Bereits ab durchschnittlich fünf Passagieren braucht der Bus weniger Energie als ein Pkw, der durchschnittlich mit 1,1 Personen besetzt ist. Werden die Busse auf alternative Antriebe umgestellt, dann wird dieser Vergleich noch deutlicher. Darüber, wie viele Busse mit umweltfreundlichen, alternativen Antriebsformen auf Österreichs Straßen unterwegs sind, entscheiden Länder und Gemeinden. Als Partner der Verkehrsverbände ist die Österreichische Postbus AG bereit für die Wende und den Einsatz von neuen, umweltfreundlichen Antriebsformen. Das Einsparungspotenzial ist hoch: Wird die gesamte Flotte komplett auf CO₂-freie Antriebe umgestellt, könnten in Österreich dadurch jährlich etwa

100.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Projekte, die sowohl dem Anspruch an Nachhaltigkeit als auch dem Tourismus gerecht werden, sind schon jetzt im Gange.

Emissionsfrei und flüsterleise: batteriebetriebene Busse

Ende 2021 drehte Österreichs erster elektrobetriebener Skibus seine Runden durch Kaprun – 100 Prozent emissionsfrei und geräuscharm. Während der Skisaison wurde er für drei Monate auf seine Alltags-tauglichkeit getestet, um zu beobachten, wie er sich im Winterbetrieb bewährt. Diese Erfahrungswerte bilden eine wichtige Grundlage für einen künftigen Einsatz im Regelbetrieb. Generell kann man in Sachen E-Mobilität aber mittlerweile auf einiges an Erfahrung zurückgreifen: Als einziges Busunternehmen in Österreich hat die Österreichische Postbus AG bereits mehrere Projekte im Bereich der alter-

Lebensader für Mobilität am Land

Der Postbus sorgt für öffentliche Verbindungen im ländlichen Raum, für regionale Wertschöpfung und die Sicherung regionaler Arbeitsplätze.

Der Postbus in Zahlen

Die mobile Kraft am Land

Der Postbus ist **täglich in rund 1.800 Gemeinden unterwegs** und sorgt damit ebenso für öffentliche Verbindungen im ländlichen Raum wie für regionale Wertschöpfung und Sicherung regionaler Arbeitsplätze.

2021 beförderten **2.433 Busse rund 133 Millionen Fahrgäste** und legten **140 Millionen Kilometer** zurück.

Ein **Personenkilometer mit dem Dieselbus** verursacht **dreimal weniger CO₂** als der gleiche Weg mit dem Auto, jeder E-Bus ist sogar komplett emissionsfrei.

Die **Anzahl an emissionsärmeren Bussen** der Normklassen Euro 5/EEV und Euro 6 wurde 2021 **auf 2.429 erhöht**.

nativen Antriebsformen umgesetzt und arbeitet laufend an deren Weiterentwicklung: Insgesamt sechs E-Busse sind schon in der Steiermark, in Kärnten und in Vorarlberg im Regelbetrieb unterwegs. Im Sommer 2022 gehen in der Region Schweinbarther Kreuz (Bezirk Gänserndorf) außerdem zwei neue E-Bus-Linien in Betrieb: Elf E-Busse werden insgesamt 1,3 Millionen Angebotskilometer im südlichen Weinviertel bedienen.

Mit „H₂Carinthia“ (Start 2020) ist die Österreichische Postbus AG an einem europaweit einzigartigen Vorhaben beteiligt, das grünen Wasserstoff gleich doppelt nutzt: sowohl in der industriellen Mikrochip-Produktion als auch für die öffentliche Mobilität in Form von Kraftstoff für Busse. Dabei bringt das Unternehmen sein Know-how ein, das beim erstmaligen Einsatz eines Wasserstoffbusses in Österreich bei den Vienna Airport Lines (2018) und bei weiteren Testbetrieben in Graz und Klagenfurt (2019) gesammelt wurde. Im Mai 2021 wurde in Villach ein Wasserstoffbus probeweise im Linienbetrieb eingesetzt. Ein Ziel von „H₂ Carinthia“ ist es, die gesamte Kärntner Verkehrsregion auf wasserstoffbetriebene und damit klimaneutrale Busse umzustellen – die Österreichische Postbus AG hat 2021 auf Basis eines Vertrages mit der Verkehrsverbund Kärnten GmbH bereits die ersten fünf Wasserstoffbusse bestellt. Service-, Digital- und Antriebsinnovationen wie diese sind unverzichtbar, damit der Postbus auch in Zukunft allen etwas bringt – der Umwelt ebenso wie den Menschen. <

Mehr Güter auf die Schiene

ÖBB RAIL CARGO GROUP. Als einer der führenden Bahnlogistiker Europas ist die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) dabei, neue Kund:innen für den Schienengüterverkehr zu erschließen und die noch stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf den Zug weiter voranzutreiben.

Ob Zehn-Jahres-Hoch der Rollenden Landstraße – kurz ROLA – oder Erschließung neuer internationaler TransFER-Verbindungen: Die ÖBB Rail Cargo Group hat im vergangenen Jahr zahlreiche entscheidende Schritte gesetzt, um eine noch stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene weiter voranzutreiben. Auch wenn in Österreich der Güterverkehrsanteil im Vergleich zu Europa sehr hoch ist, sollen die Zahlen weiter gesteigert werden – nicht zuletzt, da die Schiene die einzige Möglichkeit ist, Klimaziele und Wirtschafts- und damit Transportwachstum zu vereinen.

Um neue Branchen zu erschließen und neue Kund:innen zu gewinnen, investiert die ÖBB Rail Cargo Group als zweitgrößter Bahnlogistiker in Europa laufend in die Digitalisierung und Innovationen im Schienengüterverkehr – Abläufe sollen

automatisiert und vereinfacht sowie analoge, aufwändige und teure Prozesse durch digitale Lösungen ersetzt werden. Ganz oben auf der Agenda stehen ebenso Bestrebungen für eine fortschreitende Internationalisierung: Die RCG erweitert laufend ihre internationalen TransFER-Verbindungen (derzeit bereits rund 60 TransFER Verbindungen neben dem flächendeckenden Einzelwagenverkehr in Österreich und Ungarn) und trägt damit erheblich zur Erreichung der Ziele des europäischen Green Deals bei. Durch eine strategische Positionierung im Ausland sollen Märkte erschlossen und von neuen Marktchancen profitiert werden.

Über 94 Millionen Nettotonnen

Mit dem klaren Ziel vor Augen, Menschen, Unternehmen und Märkte immer noch stärker zu verbinden, ermöglicht die ÖBB Rail Cargo Group, dass mit effizienten End-to-end-Logistiklösungen in 2021 94,1 Millionen Nettotonnen transportiert werden. Durch diese Transporte auf Schiene spart die ÖBB Rail Cargo Group in Österreich jährlich mehr als eine Million Tonnen CO₂ ein.

Brennerachse mit ROLA-Verkehren – höchster Wert seit zehn Jahren

2021 hat die Rollende Landstraße (ROLA) der ÖBB Rail Cargo Group als

rasches Verlagerungsinstrument für Lkw auf ihrer Fahrt durch Tirol nicht nur während der Coronapandemie erlittene Einbußen wieder aufgeholt, sondern darüber hinaus im Zehnjahresvergleich eine starke Performance gezeigt. Auf der Brennerachse mit den beiden Verbindungen Wörgl–Brenner und Wörgl–Trento hat man 2021 über 160.000 Lkw transportiert. Das ist der höchste Wert

Europäischer Vorreiter

Durch den hohen Güterverkehrsanteil auf Schiene zählt Österreich zu den europäischen Vorreitern. Der Modalanteil soll in ganz Europa generell weiter ausgebaut werden – nicht zuletzt, weil die Schiene **die einzige Möglichkeit ist, Klimaziele und Wirtschafts- und damit Transportwachstum zu vereinen.**

seit zehn Jahren. Bereits im Herbst lag man über der Auslastung des Jahres 2020. Dieser Zuwachs auf dem Brenner zeigt, dass verstärkte, länderübergreifende Verlagerungsmaßnahmen und

verkehrspolitische Steuerung effizient wirken – insbesondere die in Tirol eingeführten sektoralen Lkw-Fahrverbote und begleitenden Polizeikontrollen. Der überwiegende Anteil bei der Lkw-Beförderung auf der ROLA konzentriert sich nach wie vor auf die Achse Wörgl–Brenner und retour, wodurch die umweltfreundliche Verkehrsverlagerung auf die Schiene erheblich zur Transitentlastung der sensiblen Alpenregion beitragen wird. Die Verbindung Wörgl–Trento, die bis April 2021 stark reduziert und zwischenzeitlich sogar komplett eingestellt worden war, nahm seit dem Frühjahr

Vor allem durch den einfachen Zugang zum System Schiene – neben höherer Effizienz und Flexibilität – möchte man neue Kund:innengruppen erschließen.



**KLIMAFREUNDLICHE
SCHIENE.** Der Schienen-
anteil am Gesamtgüter-
aufkommen in Österreich
liegt bei rund 28 Pro-
zent. Durch die Verlage-
rung des Gütertransports
auf die Schiene spart die
ÖBB Rail Cargo Group
jährlich österreichweit
über eine Million Tonnen
CO₂ ein

2021 wieder ein tägliches Zugpaar in Betrieb. Auf allen ROLA-Verbindungen, also Wörgl–Brenner, Wörgl–Trento und Wels–Maribor, wurden 2021 insgesamt 29 Prozent mehr Lkw transportiert als 2020. Auch die Jahre 2018 und 2019 wurden übertriften. Insgesamt nutzten im abgelaufenen Jahr rund 187.000 Lkw eine der ROLA-Verbindungen der ÖBB Rail Cargo Group. Somit haben sich die ÖBB als verlässlicher und kompetenter Partner bei der Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der Straße auf die Schiene erwiesen, ist doch beispielsweise jede ROLA-Fahrt Wörgl–Brenner 35-mal umweltfreundlicher als eine Fahrt auf der Straße.

Rund 60 TransFER-Verbindungen

Die RCG hat auch 2021 ihr Netzwerk an internationalen TransFER-Verbindungen weiter ausgeweitet. Das TransNET beinhaltet mittlerweile rund 60 internationale Verbindungen, welche den Kund:innen ermöglichen, ihre Waren von Europa bis nach Asien zu transportieren. Sollten Wunschverbindungen nicht abgedeckt sein, bietet die RCG ihren Kund:innen ebenso individuelle

TransNET wird stetig erweitert und beinhaltet rund 60 Netzwerk-TransFER-Verbindungen sowie zahlreiche individuelle Kombinationen.



MIT TRANSFER-VERBINDUNGEN und individuellen Kombinationen quer durch Europa bis nach Asien

TransFER-Lösungen an. Auch während der Corona-Pandemie war die ÖBB Rail Cargo Group verlässlicher Partner der europäischen Wirtschaft, indem zu Zeiten der verschiedenen Lockdown-Phasen jede Tonne verlässlich und sicher ans Ziel gebracht wurde. Auch wenn es eine Herausforderung war, dass teils innerhalb kürzester Zeit ins Homeoffice gewechselt werden musste und parallel dazu Kapazitäten erhöht werden mussten, konnte das Netzwerk dynamisch an die hohe Volatilität angepasst werden.

Der Startschuss für eine zusätzliche TransFER-Verbindung mit europäischen Industriegütern von Budapest bis nach Xi'an in China im Sommer 2021 kann hier als Meilenstein gewertet werden – bis dahin war nur die Gegenrichtung angeboten worden. Der von der ÖBB Rail Cargo Group betriebene Zug legt hier pro Tag bis zu 1.000 Kilometer zurück, zwei Mal muss hier wegen des Wechsels auf Breitspur und Normalspur umgelenkt werden. Dabei ist man schneller als das Schiff, billiger als das Flugzeug und umweltfreundlicher als beide Transportmittel. 2021 war die ÖBB Rail Cargo Group bereits täglich ein Mal in jede

Richtung auf den verschiedenen Routen der Seidenstraße unterwegs, wovon Kund:innen international profitieren. Auch das ist ein – zudem höchst komplexer – Schritt, um mehr neue Exportgüter auf die Bahn zu bringen. So konnte zum einen die Marktposition der ÖBB Rail Cargo Group gefestigt und ausgebaut werden, zum anderen profitieren von diesem internationalen Netzwerk ebenso Kund:innen aus Österreich.

Diese Verbindung ist kein Einzelfall. Auch ansonsten werden laufend neue TransFER-Verbindungen geschaffen, wie zum Beispiel zuletzt zwischen Villach und Triest, Verona und Regensburg, Verona und Hannover und zwischen der Türkei und Ungarn / Tschechien. Durch die stetige Erweiterung der TransFER-Verbindungen soll nicht bloß Internationalisierung vorangetrieben, sondern auch dazu beigetragen werden, den Modalanteil in Europa von derzeit 18 Prozent auf 30 Prozent im Güterverkehr zu erhöhen. Diesem Ziel widmet sich die ÖBB Rail Cargo Group auch im Rahmen der Rail Freight Forward Initiative (RFF), eine Vereinigung europäischer Güterverkehrsunternehmen. Die ÖBB



TRIEST. Die Hafenstadt an der nördlichen Adria ist für Österreich der nächste Zugang zum Meer

Rail Cargo Group ist nicht nur Gründungsmitglied, sondern hält auch den Vorsitz. Gemeinsam setzt man sich dafür ein, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu holen. Mit Partnern aus ganz Europa arbeitet die ÖBB Rail Cargo Group an einer einheitlichen Infrastruktur und investiert in digitale Services und innovative Technologien.

Multimodale Logistik als Wachstumspotenzial für mittelständige Unternehmen

Generell ist als Trend zu erkennen, dass sich der Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahren um neue Branchen und neue Kund:innen ergänzen lässt. Noch stärker als bisher, möchte man von Seiten der ÖBB Rail Cargo Group in Zukunft mittelständische Kund:innen ansprechen, die Sendungsgrößen von einem Container oder einer Wagengruppe haben. Um vermehrt Kund:innen zu gewinnen, die nicht an das Bahnnetz angebunden sind, bietet man End-to-end-Logistiklösungen für die verladende Wirtschaft an.

Diese beinhalten, dass die Leercontainer bzw. -wagen der ÖBB Rail Cargo Group im Lkw-Vorlauf zur Verladestelle der Kund:innen gebracht werden, die Ware aufgenommen, per Lkw zum Terminal

Mittelständische Kund:innen

Noch stärker als bisher möchte man von Seiten der ÖBB Rail Cargo Group in Zukunft mittelständische Kund:innen ansprechen, die Sendungsgrößen von einem Container bis hin zu einer Wagengruppe haben.

gebracht, auf unsere TransFER-Verbindungen umgeladen und der Hauptlauf auf der Schiene durchgeführt wird, um den Container zum Ziel zu bringen. Die Container der ÖBB Rail Cargo Group haben dabei denselben Laderaum wie ein herkömmlicher Straßen-Lkw: Somit ist jede:r Industriekund:in, der heute auf Lkw verlädt ein:e potenzielle RCG-Kund:in. Diese besonderen Services schaffen Eintrittsbarrieren für Interessierte gänzlich aus dem Weg. <

Digitalisierung durch MIKE und Co

In Sachen Digitalisierung hat die ÖBB Rail Cargo Group zahlreiche Innovationen vorangetrieben. Dabei ist es wichtig, dass man intern die Prozesse end-to-end digitalisiert, damit effizienter und intelligenter gearbeitet werden kann und auch extern für die Kund:innen neue Serviceleistungen bietet. Im Rahmen von MIKE, dem digitalen Assistenten der ÖBB Rail Cargo Group, wurde das Ziel, die Kernprozesse transparent, kollaborativ und mit datengetriebener Entscheidungsunterstützung neu aufzusetzen, vorangetrieben. Erste kundenspezifische Lösungen, welche Kund:innen mit digitalen Services rund um ihren Warentransport unterstützen, befinden sich im Roll-out. So kann zukünftig beispielsweise die Funktionalität „Capacity Planning“ helfen, den Wagenbedarf für den Transport auf der Schiene besser planen zu können, und Tracking ermöglicht es, immer in Echtzeit zu wissen, wo sich die Sendung des Kunden gerade befindet. Es wird angestrebt, laufend neue Funktionalitäten, von der Transportanfrage bis zur Abrechnung, zu digitalisieren und so die Abwicklung von Verkehren einfacher, transparenter und effizienter zu gestalten.

Gleichzeitig wurde auch die Digitalisierung der operativen Transportabwicklung vorangetrieben, wodurch auch die internationale Zusammenarbeit der Carrier-Gesellschaften in Zukunft erleichtert wird. Unter die zahlreichen Digitalisierungsmaßnahmen der ÖBB Rail Cargo Group fiel auch jene der Fuhrparkverwaltung Güterwagen und Equipment. Weitere digitale Initiativen beinhalten beispielsweise auch Projekte im Bereich der Verwiegensensorik und somit der Erkennung von Überladung respektive die Unterstützung der Kund:innen beim korrekten Beladen. Zahlreich sind somit die Initiativen, um Digitalisierung für den Güterverkehr auf der Schiene effizient zu nutzen und so das tägliche Arbeiten aller Beteiligten mittels digitaler Tools zu erleichtern.

So hat die ÖBB Rail Cargo Group eine Vielzahl von Schritten gesetzt, um Kund:innen noch raschere, effizientere, umfassendere und digital gestützte Services bieten zu können – auf dass in Zukunft noch mehr Güter auf der Schiene transportiert werden.

Ein weiteres Beispiel ist „SmartLINK“, ein digitales Demonstrationstool unserer Leistungen, welches Kund:innen übersichtlich das Leistungsspektrum der ÖBB Rail Cargo Group auf einen Blick zeigt.

Dies ist ein wesentlicher erster Schritt in Richtung eines einfachen, ansprechenden Zugangs zum System Schiene. Als Einstieg in die digitale Welt der Bahnlogistik führt SmartLINK durch vier Bereiche: Kund:innen und Interessierte wählen aus fahrplanmäßigen oder individuellen TransFER-Verbindungen, sie informieren sich über das zur Verfügung stehende Equipment sowie die für sie relevanten Services und Zusatzleistungen.

Fit für die Zukunft

INFRASTRUKTUR. In den nächsten sechs Jahren werden durch den neuen Rahmenplan 18,2 Milliarden Euro in den Bahnausbau investiert – neben dem Schienennetz auch in Betriebsqualität, Nahverkehr und Digitalisierung.

Mehr Tempo, höhere Kapazitäten, modernisierte Bahnhöfe, bessere Verbindungen. Bahnfahren wird in den nächsten Jahren noch besser. Möglich machen das die Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG, die im Rahmenplan 2022 bis 2027 festgehalten sind. 18,2 Milliarden Euro werden in den nächsten sechs Jahren dazu verwendet, um das Schienennetz auszubauen und die Betriebsqualität zu sichern, den Nahverkehr in Ballungsräumen zu stärken, die Regionalbahnen noch attraktiver zu gestalten und Digitalisierungsmaßnahmen voranzutreiben. Umgerechnet sind das knapp drei Milliarden Euro jährlich und somit die höchste Summe, die jemals im Auftrag der Bundesregierung für den Ausbau der Infrastruktur den ÖBB zur Verfügung gestellt wurde.

Der Rahmenplan 2022 bis 2027 ist das größte Investitionspaket für den Ausbau der Bahninfrastruktur in Österreich, das jemals auf Schiene gebracht wurde.

Zu den Projekten gehören Bahnhofumbauten ebenso wie die großen Tunnelprojekte. Gleichzeitig werden die im Rahmenplan festgehaltenen Investitionen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass noch mehr Züge auf einem noch besseren Schienennetz unterwegs sein können. Rechnet man doch nicht zuletzt auch wegen des Klimatickets mit mehr Reisenden. Durch Investitionen in die großen Hauptstrecken bringt man mehr Geschwindigkeit in den Transport zwischen den großen Ballungsräumen Österreichs und erhöht den Komfort innerhalb der Städte, beispielsweise im Großraum Wien. Zusätzlich sollen die Investitionen auch genutzt werden, um die wichtigsten Regionalstrecken attraktiver und durch Elektrifizierungen umweltfreundlicher zu machen. Regionalbahnen leisten wertvolle Zubringerdienste zu den Hauptstrecken und bringen den Regionen zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze.

Für die Bahn der Zukunft

Mehr Annehmlichkeiten für die Bahnreisenden bringt die „Digitalisierung der Schiene“. Die Digitalisierung des Bahnbetriebs und der Infrastruktur, woran der ÖBB-Konzern intensiv arbeitet, ist das Kernelement der Bahn der Zukunft. Die Bahn der Zukunft ist noch punkt-

licher, bequemer sowie noch umweltfreundlicher und ermöglicht es, die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen.

Zahlreiche Vorhaben wurden neu in den Rahmenplan aufgenommen, etwa die Planung der Zweigleisigkeit der Tullnerfelder Bahn zwischen Herzogenburg und St. Pölten oder des Brenner-Nordzulaufs als wichtiger Teil im Ausbau des

Brenner-Korridors. Dazu kommen beispielsweise die Neuerrichtung des Wachbergtunnels (Loosdorf–Melk) und einer Wendeanlage in Kufstein, der zweigleisige Ausbau der Pyhrnstrecke zwischen Kirchdorf an der Krems und Micheldorf,

der Neubau der Haltestelle Timelkam in verbesserter Lage zum Siedlungsgebiet und die Herstellung der Barrierefreiheit, eine Geschwindigkeitsanhebung im Arlbergtunnel, ein Umbau am Innsbrucker sowie Villacher Hauptbahnhof und jenem von Ried im Innkreis und vieles mehr.

Auch die deutliche Reduzierung und der Ersatz von Eisenbahnkreuzungen durch Über- oder Unterführungen ist im Rahmenplan 2022 bis 2027 festgehalten. Geht es doch darum, das Sicherheitsniveau im Bereich der Eisenbahninfra-

Schwerpunkte der Investitionen

- Der **Ausbau des Nahverkehrs** in Ballungsräumen
- Die **Attraktivierung der Regionalbahnen** und ein ehrgeiziges **Elektrifizierungsprogramm**
- Weiterer **Ausbau der Infrastrukturanlagen** für den Güterverkehr
- **Digitalisierung und Effizienzsteigerung**



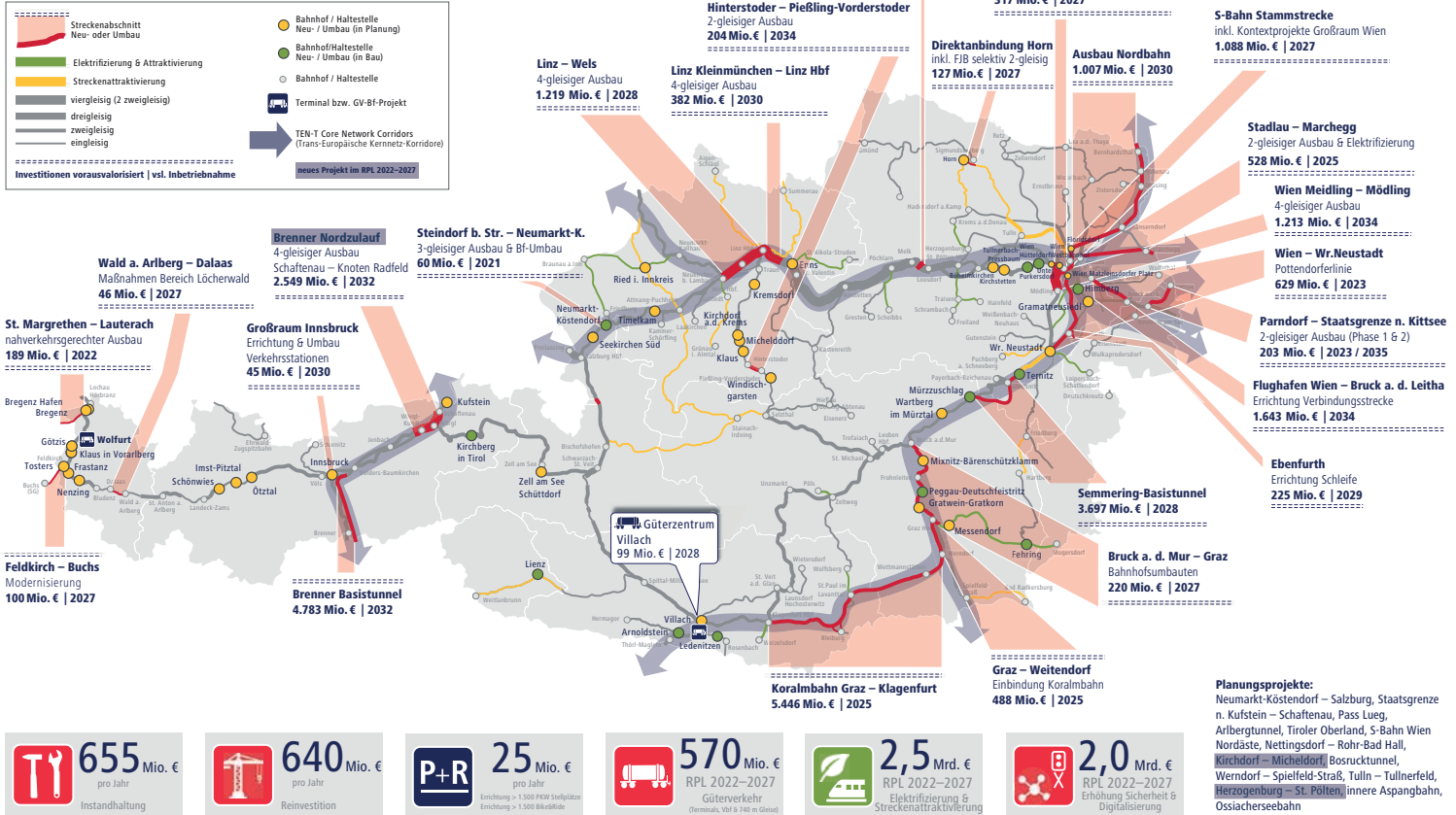
**UMWELTFREUND-
LICH.** Die Investitionen
des Rahmenplans 2022
bis 2027 sollen auch
genutzt werden, um bis
2030 im Mobilitätssektor
klimaneutral zu werden



**BARRIEREFREIHEIT IN
TERNITZ.** Der Bahnhof
Ternitz wurde zuletzt
durch umfassende Um-
bauarbeiten barrierefrei
gemacht. Auch Sitzge-
legenheiten, Glas-War-
tekojen und modernste
Kundeninformationssy-
steme wurden installiert

ÖBB Rahmenplan 2022–2027

18,2 Milliarden Euro werden bis 2027 im ganzen Land investiert.



ÖBB RAHMENPLAN 2022 BIS 2027 ermöglicht Investitionen von Neu- und Ausbau über Digitalisierungsmaßnahmen bis zur Reduktion von Kreuzungen

struktur noch weiter zu steigern. Für den Güterverkehr nutzt man die zusätzlichen finanziellen Mittel, um die Kapazitäten zu steigern. Hier sollen durch infrastrukturelle Veränderungen in Zukunft längere, schwerere und damit wirtschaftlichere Güterzüge fahren können. So will man die Wettbewerbsfähigkeit

Die „Digitalisierung der Schiene“ bringt mehr Annehmlichkeiten für die Bahnreisenden. Die ÖBB arbeiten an der Digitalisierung des Bahnbetriebs und der Infrastruktur – sie ist das Kernelement der Bahn der Zukunft.

gegenüber der Straße sichern. Der alpenquerende Güterverkehr ist in Österreich im Verhältnis 30 zu 70 zugunsten der Straße aufgeteilt, während beispielsweise in der Schweiz 70 Prozent auf die Bahn entfallen. Expert:innen führen dies auch auf die Vielzahl an bedeutenden Bahntunneln und eine anderen Gewichtung der Systemkosten zwischen Straße und Schiene zurück. Ein größeres Angebot in Österreich würde demnach auch hierzulande zu mehr Nachfrage in puncto Gütertransport via Bahn führen. Daher sehen die ÖBB den Ausbau der Südbahnstrecke und der drei großen Tunnelprojekte als besonders wichtig an. Außerdem hat man sich zum Ziel gesetzt, die Systemkosten der Bahn nachhaltig zu senken und die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu verbessern.

Wertschöpfung für Österreich

All diese Maßnahmen haben nicht nur für die Fahrgäste große Vorteile, sie sind

Was ist der Rahmenplan?

Der Rahmenplan der ÖBB bildet das **Planungs- und Finanzierungsinstrument des Bundes** für Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG ab. Entsprechend beinhaltet dieser eine Darstellung der **Projekte und deren Investitionssummen sowie der geplanten Aufwände für die Instandhaltung des Schienennetzes**. Das wiederum bildet die Grundlage für die Zuschüsse des Bundesministeriums für Klimaschutz an die ÖBB-Infrastruktur AG. Der Rahmenplan umfasst einen **Zeitraum von sechs Jahren** und wird jährlich rollierend um ein Jahr ergänzt und angepasst.

auch wirtschaftlich nachhaltig. Jeder Euro, der in den Bahnausbau investiert wird, lukriert zwei Euro Wertschöpfung für die Volkswirtschaft. Die ÖBB bringen dem Land daher rund sechs Milliarden Euro an Wertschöpfung. Jede einzelne Milliarde des Rahmenplans schafft in Österreich zwischen 15.000 und 17.000 Ar-

beitsplätze. Nicht zuletzt profitieren von den Rahmenplaninvestitionen neben unmittelbar beauftragten Unternehmen auch die heimischen Zuliefer:innen und Beschäftigten. Der Rahmenplan kann daher als umfassender Wirtschafts- und Jobmotor für Österreich gesehen werden.

Gleichzeitig erzielen die ÖBB durch die geplanten Ausbaurbeiten einen



KORALMBAHN. Durch moderne Tunnel in rund 45 Minuten von Graz nach Klagenfurt – umweltfreundlich und schneller als das Auto

enormen Mehrwert durch Unfallvermeidung – auch monetär gesehen: Unfallfolgekosten in der Höhe von 17,2 Milliarden Euro können vermieden werden, ganz abgesehen davon, dass mit Unfallvermeidung und mehr Sicherheit im Verkehr ein gesellschaftlicher Mehrwert einhergeht.

Nicht nur für die Menschen, auch für den Klimaschutz zahlt sich jeder investierte Euro aus. So wird der Ausbau der Schieneninfrastruktur dazu beitragen, dem Klimaziel der Europäischen Union und Österreichs näherzukommen. Der Green Deal der Europäischen Kommission sieht vor, dass Europa bis 2050 klimaneutral sein soll. Österreich strebt dies überhaupt schon bis 2040 an. Die ÖBB setzen sich ein noch höher gestecktes Ziel und möchten bis 2030 im Mobilitätssektor klimaneutral sein. Klar ist: Ohne den Ausbau der Bahn werden die Klimaziele nicht realisiert werden. Schon jetzt leisten die ÖBB jährliche CO₂-Einsparungen in Millionenhöhe. Durch die Investitionen des Rahmenplans 2022 bis 2027 können ab dem Jahr 2035 nochmals CO₂-Reduktionen von 0,9 bis 1,3 Millionen Tonnen jährlich erzielt

werden – nämlich dadurch, dass die Arbeiten eine weitere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die nachhaltige Schiene mit sich bringen werden.

Europas Netz stärken

Der Rahmenplan 2022 bis 2027 trägt somit dazu bei, dass die Bahn ihre Leistungsfähigkeit, Betriebsqualität und Fahrplanstabilität im hochbelasteten wie im regionalen Streckennetz gleichermaßen erhöht. Die europäischen TEN-T-

Achsen und -Korridore, von denen fünf der neun wichtigsten durch Österreich führen, werden weiter gestärkt und eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene noch besser ermöglicht. Für eine Bahn der Zukunft. <

Investitionen für Generationen

Mit der Umsetzung des Rahmenplanentwurfs 2022 bis 2027 gelingt es ...

- den steigenden Bedarf an Kapazitäten der Bahn zu erfüllen (Erhöhung der Leistungsfähigkeit)
- weitere Verbesserungen hinsichtlich Betriebsqualität und Fahrplanstabilität im hochbelasteten und regionalen Streckennetz für den Personen- und Güterverkehr zu verwirklichen (Pünktlichkeit, integrierter Taktfahrplan etc.)
- das Sicherheitsniveau der Bahn durch Maßnahmen in der Digitalisierung und Automatisierung weiter zu erhöhen
- die europäischen TEN-T-Achsen und -Korridore weiter zu stärken und eine Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen
- die Systemkosten der Bahn nachhaltig zu senken und damit eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erreichen
- wertvolle volkswirtschaftliche, ökologische und soziale Beiträge für das Bahnland Österreich zu leisten

»Die Bahn erfindet sich gerade neu«

INTERVIEW. CEO Andreas Matthä und CFO Arnold Schiefer über ein herausforderndes Jahr 2021, aber auch über die Zukunftsperspektiven des Systems Bahn, das gerade durch die Digitalisierung einen enormen Innovationsschub erlebt.



ANDREAS MATTHÄ UND ARNOLD SCHIEFER. Die Vorstände der ÖBB-Holding

Die Pandemie ist noch immer nicht vorbei, dennoch hat die Bahn im vergangenen Jahr wieder an Fahrt aufgenommen. Jedenfalls gab es im Personenverkehr ein klares Plus. Gehören Lockdowns und Homeoffice damit der Vergangenheit an?

ANDREAS MATTHÄ: Ich hoffe, dass wir die Lockdowns überwunden haben, auch wenn die Pandemie noch nicht endgültig vorbei ist. Ich glaube, dass wir da aufgrund der Erfahrungen der letzten beiden Jahre genügend andere Instrumente in der Hand haben sollten.

Ganz anders ist es beim Homeoffice. Durch die Pandemie haben wir alle miteinander gelernt, wie wir Homeoffice sinnvoll einsetzen können. Bei den ÖBB haben wir deshalb die Möglichkeiten für Homeoffice auch ganz entscheidend ausgeweitet.

Trotz der Lockdowns, die es auch 2021 gab, konnten die ÖBB ein positives Ergebnis erwirtschaften. Wie sehr haben wir bei uns selbst den Hobel ansetzen müssen?

ARNOLD SCHIEFER: Wir wussten, dass uns die Pandemie noch das ganze Jahr über ordentlich beschäftigen wird. Aber natür-

lich mussten wir gleichfalls im vergangenen Jahr intern wieder sehr auf unsere Kosten achten. Das ist bei uns aber nichts Neues, sondern ohnehin ein Dauerthema! In den Bahnsektor fließt nun einmal viel Steuergeld, und da ist es selbstverständlich, dass wir sehr auf Sparsamkeit und Effizienz achten müssen.

Das Ende des abgelaufenen beziehungsweise der Beginn des neuen Geschäftsjahres brachten neue Rekorde bei den Coronainfektionen und den Krieg in der Ukraine. Wie wird sich vor allem Letzterer auf den Bahnverkehr auswirken?

MATTHÄ: Natürlich haben wir nach zwei Jahren Pandemie alle miteinander gehofft, dass wir endlich in ruhigeres Fahrwasser kommen. Aber gerade der Beginn des Jahres 2022 mit den enorm hohen Infektionszahlen hat uns gezeigt, dass wir eben noch etwas Geduld haben und wir uns darauf einstellen müssen, unter erschwerten Bedingungen – mit Personalengpässen aufgrund Quarantäne – unsere Leistung zu erbringen. Und das war und ist nicht immer leicht! Aber auch hier gilt: Dank der enormen Einsatzbereitschaft der Kolleg:innen haben wir das bisher ganz gut hingekriegt.

Und zum Krieg in der Ukraine fehlen mir ganz ehrlich gesagt noch immer die Worte. So viel menschliches Leid, so viel Zerstörung und nicht zuletzt die enorme Anzahl an entwurzelten Menschen, an Vertriebenen, die vor dem Nichts stehen. Ich glaube, ich bin nicht alleine, wenn ich sage, Ich hätte nicht gedacht, dass wir in Europa im Jahr 2022 nochmals eine solche Situation erleben könnten.

Dennoch haben wir das getan, was wir am besten können – helfen vom ersten Tag an! Der Hauptbahnhof Wien war sehr

»Wir wollen und wir können die Leistungsfähigkeit des Bahnsystems in Österreich bis 2040 verdoppeln.« ANDREAS MATTHÄ



AG im Dialog vor dem Portal des Wiener Hauptbahnhofes

rasch wieder die Drehscheibe für Vertriebene, diesmal aus der Ukraine. Mehr als 100.000 Menschen, überwiegend Frauen und Kinder, haben wir seit Beginn dieses Krieges kostenlos befördert und gemeinsam mit Caritas, vielen Freiwilligen und den Ländern versorgt sowie bei ihrer Weiterreise unterstützt.

Die Spannungen mit Russland haben auch die nach wie vor hohe Abhängigkeit Europas von fossilen Energien deutlich gemacht: Wird der Ukrainekrieg zum Booster für die Energiewende?

SCHIEFER: Tatsache ist, dass der Krieg in der Ukraine uns allen vor Augen führt, wie abhängig unser gesamter Lebensstil vom friedlichen Miteinander und von internationaler Zusammenarbeit ist. Wir erleben gerade ein „Wachrütteln“, dass die Art wie wir gewisse Prozesse in der Vergangenheit organisiert haben, vielleicht nicht der Weisheit letzter Schluss ist.

Dass unsere Wirtschaft, unser Wohlstand, eigentlich unser gesamtes gewohntes Leben bei Lieferproblemen von Gas und Co so leicht unter Druck gerät, haben wir alle mit Sicherheit zu

»Im Bahnsektor fließt nun einmal viel Steuergeld, da ist es selbstverständlich, dass wir sehr auf Sparsamkeit und Effizienz achten.« ARNOLD SCHIEFER

wenig auf dem Radar gehabt. Insofern gehe ich davon aus, dass die aktuelle Situation, die Energiewende enorm pushen wird.

Die ÖBB erzeugen den Bahnstrom, den sie benötigen ja teilweise selbst – mit eigenen Wasserkraftwerken, aber auch mit Windkraft und Fotovoltaik. Welchen Effekt wird die geopolitische Situation auf die Versorgung der ÖBB mit grünem Strom haben?

SCHIEFER: Wir erzeugen derzeit mehr als ein Drittel des für unseren Betrieb benötigten Stroms selbst: mit neun eigenen Wasserkraftwerken, mit 45 Fotovoltaikanlagen und neuerdings mit dem

weltweit ersten Windrad, das 16,7-Hz-Bahnstrom produziert. Den restlichen Strom beziehen wir bei Lieferanten, die uns die Lieferung von grünem Strom garantieren. Wir sind daher im Bahnbetrieb bereits seit 2018 mit 100 Prozent Grünstrom unterwegs.

Das ist okay, aber zufrieden sind wir damit natürlich noch bei Weitem nicht. Wir wollen unseren Eigenversorgungsgrad in den nächsten Jahren erheblich steigern. Bereits vor 100 Jahren hat die österreichische Bahn beschlossen, auf Elektrizität aus Wasserkraft zu setzen und die Dampfloks hinter sich zu lassen. Und seitdem ist uns Energieunabhängigkeit wichtig. Die aktuelle Entwicklung rund um explodierende Energiepreise gibt uns recht. Wir erneuern daher nicht nur unsere bestehenden Wasserkraftwerke, sondern erhöhen unsere Investitionen in Fotovoltaik und Windkraft massiv. Allein 2022 sind 30 neue Fotovoltaikanlagen in Planung.

Der Verkehr ist nicht nur der zweitgrößte CO₂-Verursacher, er ist der einzige Sektor, dessen Treibhausgasemissionen seit Jahrzehnten kontinuierlich zunehmen. Wie optimistisch sind Sie, dass sich die bis 2040 angestrebte Klimaneutralität im Verkehr bis 2040 tatsächlich ausgeht?

MATTHÄ: Ich bin als Bahnchef – und da haben Sie sicher nichts anderes erwartet – optimistisch, dass wir das schaffen können. Und zwar, weil wir dafür gemeinsam mit der Politik bereits ganz konkrete Pläne entwickelt haben, die wir aktuell Schritt für Schritt umsetzen.

Vorweg vielleicht dazu so viel: Ohne den massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs, ohne deutliche Kapazitätssteigerung



ANDREAS MATTHÄ. „Wir betreiben neun eigene Wasserkraftwerke, 45 Fotovoltaikanlagen und das weltweit erste Windrad für 16,7-Hz-Bahnstrom“

der Bahn, wird das natürlich nicht funktionieren. Und genau da setzen wir mit unseren Planungen an: Wir wollen und wir können die Leistungsfähigkeit des Bahnsystems in Österreich bis 2040 verdoppeln! Durch den Ausbau sowie die Modernisierung des Schienennetzes, durch Digitalisierung und durch neues Wagenmaterial.

Gerade die Digitalisierung wird uns helfen, durch Automatisierung auf bereits bestehenden Strecken deutlich mehr Züge zu fahren – und gleichzeitig die Sicherheit noch weiter zu erhöhen. Bleibt noch das neue Wagenmaterial, durch das wir sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unsere Kapazitäten um ein gutes Drittel steigern können. Im Personenverkehr durch neue Doppelstockzüge für den Pendler:innen- beziehungsweise Nahverkehr. Und im Güterverkehr durch leichtere Güterwaggons, die mehr Zugladung ermöglichen.

Zu einem großen Teil scheitert die Verlagerung aber auch daran, dass Kapazitäten und entsprechende Angebote auf der Schiene fehlen. Gab es hier eigene Versäumnisse der Bahn oder wurde man von der Entwicklung überrascht?

MATTHÄ: Im Personenverkehr haben wir im letzten Jahrzehnt

enorme Schritte nach vorne gemacht, und zwar alle Bahnunternehmen in ganz Europa. Ich will damit keinesfalls sagen, dass es in diesem Bereich nichts mehr zu tun gibt. Ganz im Gegenteil! Grenzüberschreitende Verkehre beispielsweise sind nach wie vor viel zu kompliziert.

Im Schienengüterverkehr ist es anders. Da haben wir zwar einen völlig liberalisierten Markt quer durch Europa, aber es fehlen zum Teil ganz einfach noch die Netzkapazitäten und die Knotenpunkte, an denen der Umladevorgang für die erste und letzte Meile professionell und in time abgewickelt werden kann. Nachdem dieser Umstand aber mittlerweile allgemein bekannt ist und europäische Initiativen wie „Rail Freight Forward“ oder das mit 1,2 Milliarden Euro gut dotierte Programm „EURail“ den Ausbau des Schienengüterverkehrs und die Digitalisierung ankurbeln, sehe ich auch in diesem Bereich Licht am Ende des Tunnels.

Bis dato war das System Bahn nicht für dynamische Veränderungen bekannt. Aktuell gewinnt man den Eindruck, die Bahn erfindet sich gerade neu – Stichwort Automatisierung, Stichwort Digitalisierung. Was werden Innovationen wie die Digitale Automatische Kupplung tatsächlich verändern?

SCHIEFER: Die Bahn ist tatsächlich dabei, sich ein Stück weit neu zu erfinden. Durch die Möglichkeiten der Digitalisierung wurden die Karten neu gemischt. Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist übrigens ein gutes Beispiel: Seit der Kaiserzeit kuppeln wir in Europa mechanisch und händisch – und jetzt sind wir in Europa endlich auf dem Sprung ins 21. Jahr-

»Durch neues Wagenmaterial können wir unsere Kapazitäten um ein gutes Drittel steigern.« ANDREAS MATTHÄ



ARNOLD SCHIEFER. „Die Digitalisierung wird ein Quantensprung für den Schienengüterverkehr, der mit einem Schlag viel effizienter und damit wettbewerbsfähiger sein wird“

hundert und starten weltweit mit der DAK. Sie ist mit der weltweit einzigartigen durchgängigen Strom- und Datenleitung unverzichtbare Grundlage für einen europaweiten interoperablen, effizienten digitalen Schienengüterverkehr. Das wird ein Quantensprung für den Schienengüterverkehr, der mit einem Schlag viel effizienter und damit wettbewerbsfähiger sein wird.

Auch die Entwicklung des Akkuzuges ist bereits abgeschlossen, Wasserstoffbusse wurden getestet. Ab wann und wo werden bei den ÖBB die ersten Züge und Busse mit alternativen Antrieben tatsächlich zum Einsatz kommen?

MATTHÄ: Wir haben beides bereits im Testbetrieb: Auf der Schiene den akkubetriebenen Cityjet Eco von Siemens, den wir mehr oder weniger in unserem gesamten Netz, also auf den Bergstrecken im Westen genauso wie im ebenen Osten, im „Echtbetrieb“ eingesetzt haben. Ebenso hat der Postbus Elektrobusse in verschiedenen Bundesländern im Einsatz. Und einen Wasserstoffbus haben wir für den Weg von der Stadt zum Flughafen Wien, also auf der Strecke der City Airport Lines, im Einsatz getestet. Die Erfahrungen waren mit beiden gut und haben uns veranlasst auch beides weiterzuverfolgen. Priorität hat auf der Schiene aber aktuell unser Streckenelektrifizierungsprogramm, mit dem wir bis 2030 85 Prozent unseres Netzes elektrisch betreiben wollen.

Ein Grund, der Innovationen auf der Schiene bremst, ist die fehlende Harmonisierung auf europäischer Ebene. Kann der Präsident des Europäischen Dachverbands da nicht etwas unternehmen?

»Durch die Möglichkeiten der Digitalisierung wurden die Karten neu gemischt.«

ARNOLD SCHIEFER

MATTHÄ: Die Harmonisierung auf europäischer Ebene hakt tatsächlich noch an vielen Ecken und Enden. Wir brauchen die Vereinheitlichung der Bahnsysteme, brauchen mehr Europa für das System Bahn. Als europäischer Bahnverbandspräsident werde ich massiv für eine Art Betriebsesperanto. So könnte man unge-

hindert die Grenzen der Länder passieren. Zu Beginn des Jahres haben 25 Bahnpartner und die Europäische Kommission das Innovationsprogramm „Europe’s Rail Joint Undertaking“ unterzeichnet. Mit Hilfe dieses europäischen Innovationsprogramms soll ein erster Schritt gesetzt werden, das System Bahn in Europa zu harmonisieren und zu digitalisieren. Ein ambitioniertes Vorhaben, das wir schon aufgrund unserer Rolle als oberste Klimaschützer nicht aus den Augen lassen dürfen.

Mit ÖBB 360 haben die ÖBB ein regionales Rundum-Öffi-Service-Paket geschnürt, das sich an Gemeinden und Regionen richtet, um die Reise von der ersten bis zur letzten Meile abzudecken.

MATTHÄ: ÖBB 360 ist ein gutes Praxisbeispiel dafür, was die Digitalisierung für unsere Kund:innen möglich macht. Auf Basis der Wegfinder-App können wir damit nämlich beinahe alle Mobilitätsbedürfnisse in einer Ortschaft, einer Stadt oder einer gesamten Region abdecken. Ganz egal, ob der Kunde oder die Kundin ein Taxi zum oder vom Bahnhof oder beispielsweise für einen Arztbesuch braucht, oder ob er / sie ein (Elektro-)Fahrrad oder einen E-Scooter für einen kurzen Weg verwenden möchte. Über die App kann all das ganz einfach bestellt und bezahlt werden – Zugtickets und Rail&Drive.

Kommen wir zurück zum abgelaufenen Geschäftsjahr. Mit dem Klimaticket wurde im letzten Jahr der lang gehegte Wunsch der ÖBB nach einem Universalticket gemäß dem Schweizer Vorbild erfüllt. Wie zufrieden sind Sie mit der Nachfrage?

MATTHÄ: Das Klimaticket ist sicher einer der wichtigsten Schritte auf dem Weg zu einer erfolgreichen Verkehrswende. Wenn wir – und das müssen wir – wirklich weg vom Individualverkehr und hin zum öffentlichen Verkehr (ÖV) wollen, dann muss das Angebot einfach und für alle leistbar sein. Und beides erfüllt das Klimaticket. Einmal gekauft, kann damit praktisch der gesamte ÖV in ganz Österreich genutzt werden. Und das mit knapp 1.100 Euro (Classic-Ticket) zu einem Preis, der sich wirklich sehen lassen kann.



ANDREAS MATTHÄ. „Allein dass die Schienenmaut abgesenkt wurde, hat uns und den gesamten Bahnsektor um ein Vielfaches konkurrenzfähiger gemacht“

In puncto Nightjet zeigt die angestrebte Verkehrsverlagerung in die richtige Richtung. Neue Destinationen sind dazugekommen, bestehende sollen verlängert werden. Es gibt aber auch neue Anbieter, die in dieses Segment drängen. Wie reagieren die ÖBB auf die größer werdende Konkurrenz?

MATTHÄ: Der ÖBB Nightjet, aber auch unsere Partnerverkehre im Nachtzugbereich, die EuroNight-Züge, sind wirklich eine Erfolgsgeschichte. Aktuell steuern wir 25 europäische Metropolen von Rom über Paris bis Berlin und Amsterdam an. Nicht alle täglich, aber zumindest mehrmals pro Woche. Und auch da wollen wir mehr! Bei unseren Ausbauplänen kommt uns mittlerweile zugute, dass durch unseren Erfolg auch die anderen großen Bahnunternehmen im wahrsten Sinne des Wortes „auf diesen Zug aufspringen“. Und natürlich hilft es auch, dass sowohl die nationale als auch die europäische Politik großes Interesse an einem ausgebauten Angebot an Nachtzügen quer durch Europa hat.

Bleiben wir noch beim abgelaufenen Jahr. Wie gut konnte sich der Postbus vom massiven Rückgang 2020 erholen? Und wie wird sich das Klimaticket auf den Postbus auswirken? Erwarten Sie, dass Klimaticket-Besitzer:innen auch dieses Verkehrsmittel mehr nutzen werden, statt mit dem Auto zum Bahnhof zu fahren?

MATTHÄ: Mit dem Postbus geht es uns bezüglich Fahrgäst:innen ähnlich wie dem Schienenverkehr. Wir konnten 2021 gegenüber 2020 deutlich zulegen, aber natürlich haben wir auch beim Busgeschäft das Niveau von 2019 bei Weitem noch nicht erreicht. Ich bin aber, was den Postbus betrifft, ebenfalls sehr optimis-

tisch, weil die Busverkehre ganz einfach das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in den Regionen sind. Und wenn wir die Verkehrswende ernst nehmen, dann sehe ich für den Busverkehr und damit natürlich auch für die Österreichische Postbus AG eine positive Zukunft. Denn damit die Verkehrswende gelingt, braucht es als

Ergänzung zu einer starken Schiene vor allem ein viel dichteres Bus-Angebot in den Regionen. Und innovative, kleinteilige Angebote – sogenannten Mikro-ÖV. Nur so können die Öffis am Land eine echte Alternative zum Pkw werden.

Zu wenige Lkw-Fahrer und fehlende Containerschiffe sollen einen großen Anteil an den anhaltenden Lieferproblemen quer durch alle Branchen haben. Wie gut konnte die Rail Cargo diese Situation 2021 für sich nutzen?

MATTHÄ: Die Schienengüterverkehrsunternehmen haben in den letzten beiden Jahren bewiesen, dass auf sie Verlass ist. Ich weiß nicht, ob Sie sich noch erinnern, aber als zu Beginn der Pandemie alles gestanden ist, waren es die Bahnunternehmen, die die Warenströme am Laufen hielten. Von der Pizzasauce bis zum Klopapier kam buchstäblich alles per Bahn zu den Menschen. Was die Rail Cargo Austria angeht, so hatten wir im letzten Jahr eine sehr positive Entwicklung. Der Grund dafür waren aber weniger die Lieferprobleme von Lkw und Schiff, sondern vielmehr der Umstand, dass mit der Absenkung des Infrastrukturbenutzungsentgelts (IBE), also die Reduktion der Schienenmaut, eine rasche und effiziente Unterstützung in der Krise gelungen ist. Diese Senkung hat – wenn auch vorerst nur temporär – übrigens nicht nur uns, sondern dem gesamten Bahnsektor geholfen. Sie hat uns um ein Vielfaches konkurrenzfähiger gemacht! Aktuell verhandeln wir deshalb – sowie alle anderen europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen auch – gerade die Verlängerung dieser Maßnahme. Möge die Übung gelingen!

Wenn die für Juni geplante CO₂-Bepreisung denn kommt: Wird ein CO₂-Preis von 30 Euro pro Tonne überhaupt einen messbaren Effekt haben? Was ist aus Sicht der ÖBB eine faire CO₂-Bepreisung und wie sollen die Einnahmen sinnvoll eingesetzt werden?

MATTHÄ: Ich gehe davon aus, dass die CO₂-Bepreisung wie angekündigt Mitte dieses Jahres kommen wird und ich halte das auch für richtig. Der aktuell angesetzte Preis von 30 Euro pro Tonne ist ja ohnehin nur ein erster Einstieg in die CO₂-Bepreisung. Aber es ist eben der Einstieg, den wir jetzt endlich

»Ich gehe davon aus, dass die CO₂-Bepreisung wie angekündigt Mitte dieses Jahres kommen wird.« ANDREAS MATTHÄ



ARNOLD SCHIEFER. „Wir sind eben nicht irgendein Unternehmen, sondern wir sind als ÖBB im Zukunftsfeld umweltfreundlicher Mobilität unterwegs“

brauchen. Perspektivisch halte ich mich an den Vorschlag der Europäischen Investitionsbank. Diese schlägt bis 2030 einen CO₂-Preis von rund 250 Euro pro Tonne vor, damit es zu wirklichen Lenkungseffekten kommt.

Mit dem aktuellen Rahmenplan wurde ja bereits das größte Bahninfrastrukturpaket auf den Weg gebracht. Sind diese Mittel ausreichend, um die im Mobilitätsmasterplan angestrebten Ziele für den Personen- und den Güterverkehr zu erreichen?

SCHIEFER: Fakt ist, dass wir in Österreich so viel Geld für den Bahnausbau zur Verfügung haben wie nie zuvor. Fakt ist aber leider auch, dass die Baupreise seit dem letzten Jahr enorm angezogen haben und die Bauwirtschaft aufgrund des Ukrainekrieges mit akutem Rohstoffmangel zu kämpfen hat. Uns als einen der größten Investoren trifft beides mit voller Wucht. Wir prüfen daher aktuell gerade sämtliche Investitionen und insbesondere alle Zeitpläne unserer Projekte sehr genau, denn unser Ziel muss es ja sein, mit den vorhandenen Mitteln – und wir reden hier ja von Steuergeld der heimischen Steuerzahler:innen – ein Maximum an Bauleistung zu bekommen. Keine ganz einfache Übung.

»Fakt ist, dass wir in Österreich so viel Geld für den Bahnausbau zur Verfügung haben wie nie zuvor.« ARNOLD SCHIEFER

Wo sich zumindest die ÖBB ebenfalls de facto „neu erfinden“ ist bei ihren Mitarbeiter:innen und dem größten Generationswechsel ihrer Geschichte. Haben Sie die für 2021 geplanten Einstellungen erreicht? Und wie sieht es für die nächsten Jahre aus? Die ÖBB sind ja nicht das einzige Unternehmen, das neue Fachkräfte sucht.

MATTHÄ: Ohne den Einsatz unserer Mitarbeiter:innen könnten wir nicht zum wiederholten Male über ein so gutes Konzernergebnis wie 2021 berichten. Oder noch klarer gesagt: Wir wissen genau, was wir an unseren Mitarbeiter:innen haben. Da kann ich nicht oft genug Danke sagen. Umgekehrt glauben wir aber auch, dass die Mitarbeiter:innen ebenso sehr genau wissen, was sie an den ÖBB als Arbeitgeber haben. Zumindest sagen uns das die positiven Ergebnisse unserer Mitarbeiter:innenbefragungen. Tendenz steigend. Und mit diesem Eindruck gehen wir auch auf den notwendigen Generationenwechsel zu. Natürlich ist das eine Herausforderung, wenn man beinahe ein Drittel seiner Mitarbeiter:innen innerhalb nur einiger weniger Jahre aufgrund von Pensionierungen wechseln muss. Aber wir haben das im vergangenen Jahr gut geschafft und wir werden das auch in den nächsten Jahren schaffen, auch wenn wir nicht das einzige Unternehmen sind, das Fachkräfte sucht. Aber wir sind eben auch nicht irgendein Unternehmen, sondern wir sind als ÖBB im Zukunftsfeld umweltfreundlicher Mobilität unterwegs. Das heißt, wir bieten zukunftsrelevante und damit auch zukunfts sichere Jobs an. Und das in einer ungeheuren Palette: vom IT-Experten bis zur Lokführerin! <

GENERATIONENWECHSEL

A man with short grey hair and a beard, wearing a grey work jacket, stands next to a white bus. He is smiling and holding a diagnostic device. The bus has 'POSTBUS' and 'er ÖBB' written on it. A tire with 'Matador' is visible in the foreground.

Staffelübergabe bei
der Österreichischen Postbus AG
**Werkstattkoordinator
Martin Fleck** erhält das
Diagnosegerät von seinem
Kollegen **Johann Konlechner**



POSTBUS
Ein Unternehmen der ÖBB

Corporate Governance

Corporate Governance Bericht*

Der ÖBB-Konzern will das Vertrauen seiner Kund:innen und Mitarbeiter:innen wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich der ÖBB-Konzern in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie seit 11. April 2014 am Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (davor am Österreichischen Corporate-Governance-Kodex).

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verfolgt eine Unternehmensstrategie, die auf die Interessen des Eigentümers – der Republik Österreich –, der Kund:innen und der Arbeitnehmer:innen ausgerichtet ist. Er berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Geschäftsentwicklung und legt ihm – dem Gesetz, der Satzung und der Geschäftsordnung entsprechend – bestimmte Geschäftsfälle der ÖBB-Holding AG oder ihrer Konzernunternehmen zur Genehmigung vor. Die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns erfolgt in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat.

Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (B-PCGK)

Gemäß Punkt 15 des Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (B-PCGK) 2017 sollen alle dem Kodex unterliegenden Unternehmen einen eigenen Corporate-Governance-Bericht erstellen und im Internet veröffentlichen, wobei das Mutterunternehmen des Konzerns für alle Konzernunternehmen einen Gesamtkonzernbericht erstellen kann. Der ÖBB-Konzern erstellt einen solchen Gesamtkonzernbericht entsprechend der Organisationsstruktur des Konzerns in vier Kapiteln.

1. ÖBB-Holding AG einschließlich angeführter Tochterunternehmen
2. ÖBB-Infrastruktur AG einschließlich angeführter Tochterunternehmen
3. ÖBB-Personenverkehr AG einschließlich angeführter Tochterunternehmen
4. Rail Cargo Austria AG einschließlich angeführter Tochterunternehmen

Anmerkungen zu Arbeitsweise und Geschäftsverteilung der in weiterer Folge angeführten Gesellschaften

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

Anmerkungen zu Vergütung der Unternehmensleitung

Das Vergütungssystem beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2021 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2020.

Anmerkungen zur Aufsichtsratsvergütung

Den Kapitalvertreter:innen in Aufsichtsräten inländischer ÖBB Konzernunternehmen, ausgenommen Mitgliedern der Geschäftsleitung und Dienstnehmer:innen von ÖBB Konzernunternehmen, gebührt gemäß Beschluss der ordentlichen Hauptversammlungen eine Vergütung im Ausmaß und Umfang der nachstehenden Ausführungen. Soweit Mitglieder des Aufsichtsrats Bundesbeamt:innen sind, werden deren Vergütungen (ausgenommen Sitzungsgelder) auf das Konto des Bundesministeriums für Finanzen überwiesen. Die Belegschaftsvertreter:innen erhalten keine Aufsichtsratsvergütung. Darüber hinaus erhalten Mitglieder eines Aufsichtsrats die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen entsprechenden Nachweis ersetzt.

Auf den Internetseiten der ÖBB-Holding AG und ÖBB-Infrastruktur AG werden die jeweiligen Konzernabschlüsse veröffentlicht.

* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate Governance Bericht.
Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter konzern.oebb.at/cg2021 verfügbar.

Entsprechenserklärung / Abweichungen

Der B-PCGK wird im ÖBB-Konzern angewandt und nach Maßgabe der Ausführungen in diesem Bericht eingehalten.

Die Anwendung des B-PCGK bildet für den ÖBB-Konzern einen wesentlichen Baustein hinsichtlich der Stärkung des Vertrauens des Eigentümers, der Geschäftspartner:innen, der Kund:innen und Mitarbeiter:innen sowie der Öffentlichkeit in das Unternehmen.

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

Die OBB ITALIA S.R.L. sowie einzelne Gesellschaften im Bereich der Rail Cargo Austria AG mit Sitz im Ausland haben derzeit den B-PCGK noch nicht implementiert beziehungsweise kann die Implementierung aufgrund nicht gegebener Anteilsmehrheit (keine Zustimmung des / der Miteigentümer/s) derzeit nicht umgesetzt werden.

Sofern Abweichungen zu den Kodexregeln angeführt sind, ergeben sich diese primär aus der Organisationsstruktur des ÖBB-Konzerns und werden entsprechend erklärt.

Für alle Konzerngesellschaften besteht eine Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und – sofern eingerichtet – Überwachungsorgane. Die Two-Tier-Trigger-Policy wird nicht angewendet (C-Regel 8.3.3.1), da sie in Österreich beziehungsweise im deutschsprachigen Raum aufgrund der Risikobewertung kaum existent ist und daher aufgrund von wenigen Anbietern schwer umsetzbar wäre und zu einer starken Verteuerung der Prämienaufwendungen führen würde.

Bei der ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, Rail Cargo Logistics Austria GmbH und ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. sowie einigen ausländischen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria ist der Aufsichtsrat nicht paritätisch mit Männern und Frauen im Sinne der C-Regel 11.2.1.2 besetzt.

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

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

Förderung der Gleichstellung und Vielfalt in Führungsfunktionen, im Management und in den Aufsichtsorganen des ÖBB-Konzerns

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern und haben seit 2011 sowohl eine Gleichstellungspolicy als auch eine Diversity-Beauftragte. Im ÖBB-Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten. Sie sind mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut und sorgen für die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter:innen.

2021 wurde im Gleichstellungsmanagement ein Schwerpunkt auf die Bewusstseinsbildung / Sensibilisierung von Führungskräften (u. a. mit der Implementierung eines Leitfadens für Führungskräfte und der Durchführung von Events wie z. B. „10 Jahre Gleichstellungsarbeit im ÖBB-Konzern“) und Lehrlingen (u. a. Erstellung eines Booklets für Lehrlinge sowie Durchführung von Workshops mit regionalen Gleichstellungsbeauftragten) gelegt.

Das Diversity-Management setzt darüber hinaus weitere strategische Akzente zur Anhebung der Vielfalt im Unternehmen. 2019 wurde der ÖBB-Konzern mit dem Diversity-Award ausgezeichnet. 2020 folgte das Gütesiegel „equalitA“ für die innerbetriebliche Frauenförderung der ÖBB, 2021 die Prämierung mit dem „SHEconomy Minerva Award“ für das Cross-Mentoring-Programm und die Auszeichnung „Diversity Leader“ (Financial Times).

Diversity-Charta 2026

Es ist ein strategisches Ziel, den Frauenanteil im Gesamtkonzern bis 2026 auf 17 Prozent zu erhöhen. Weitere strategische Ziele: mindestens 20 Prozent Frauenanteil bei Neuaufnahmen; sukzessive Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen; Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung konzernweit auf mindestens 20 Prozent; 25 Prozent Frauenanteil bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie und mindestens 30 Prozent Frauenanteil in den Aufsichtsräten der ÖBB Inland-AGs und -GmbHs.

Dafür sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, etwa Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS und NPOs), Qualifizierungsangebote im Diversity-Management sowie Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz. Die Mehrzahl der Trainings und Seminare wurden aufgrund von COVID-19 ausgesetzt. Die bestehenden Programme zur Laufbahnentwicklung wurden in digitalisierter Form angeboten und überdurchschnittlich häufig genutzt. Dazu zählen Onlinecoaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen. Darüber hinaus wird der Frauenkarriereindex (FKi) konzernweit implementiert und umgesetzt.

Weitere Leuchtturmprojekte: neue Gender-Guidelines, Anpassung der HR-IT-Systeme und Gesundheitskampagne „Frauen- und Männergesundheit“

Der gesetzlichen Anerkennung des dritten Geschlechts wird in mehrfacher Hinsicht Folge geleistet. Die neuen Guidelines zur Unternehmenssprache sehen ab 1. Juni 2021 den Doppelpunkt (z. B. Mitarbeiter:innen) für die sprachliche Markierung der Geschlechter vor. Die HR-IT-Systeme werden kontinuierlich angepasst, sodass bei Bewerbungen über die Seite [karriere.oebb.at](https://www.karriere.oebb.at) nicht nur männlich / weiblich, sondern auch divers oder inter angezeigt und abgefragt wird. Das gilt auch für die gesamte Personalerfassung im SAP.

Darüber hinaus stand das Jahr 2021 im ÖBB-Konzern ganz im Zeichen von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zum Thema „Gesundheit und Gendermedizin“. Die Symptome vieler Krankheiten zeigen sich bei Frauen und Männern unterschiedlich, Frauen und Männer sind für spezifische Krankheiten anders anfällig und weisen abweichende Krankheitsverläufe auf. Diese Divergenzen wurden im Zuge unserer Gesundheitskampagne mit Onlineevents, Podcasts, Webinaren und der konzernweiten Aktion „No Shave Movember & Red Lips November“ aufgegriffen und breit kommuniziert.

Der Gesamtanteil der Frauen hat sich im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 0,7 Prozent erhöht und liegt nun bei 14,2 Prozent. Bei Lehrlingen ist der Anteil um 0,3 Prozent gesunken und liegt aktuell bei 17,3 Prozent (exkl. Stiftungslehrlinge). 42,6 Prozent (58,1 % ohne Belegschaftsvertreter) der Aufsichtsratsmandate der inländischen Aktiengesellschaften wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Auch bei den Führungskräften zeigt sich eine Steigerung um 1,6 Prozent von 13,8 Prozent im Vorjahr auf 15,4 Prozent. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie liegt der Frauenanteil in 2021 bei 30,1 Prozent.

Ein wichtiger Faktor für die Arbeitgeberattraktivität ist die Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dieses Thema ist auch Teil der ÖBB Gleichstellungspolicy 2011. Sie sieht beispielsweise konkrete Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit vor (u. a. betriebsnahe Kindergärten, Nannies4ÖBBKids sowie der RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat [Informationsportal zu Karenz, Pflege und Vereinbarkeitsangeboten der ÖBB]). Die Kinderbetreuung am Wochenende für die Kolleg:innen im Schicht- und Wochenenddienst wird seit November 2021 im Form eines Pilotprojekts umgesetzt.

Externe Überprüfung des Berichtes

Gemäß Regel 15.5 wurde von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft im Jahr 2019 eine externe Überprüfung der Einhaltung der Regelungen des Kodex durchgeführt. Die BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft bestätigte durch die im Rahmen der durchgeführten Tätigkeiten gewonnenen Erkenntnisse, dass der Corporate-Governance-Bericht 2018 mit den Bestimmungen des Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex übereinstimmt.

ÖBB-Holding AG

Vorstand

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	1962	24.05.2016	30.06.2026*
Mag. Arnold Schiefer	1966	01.04.2019	31.03.2024

* Möglichkeit der vorzeitigen Beendigung der Organfunktion am 30.11.2024

Keine externen Aufsichtsratsmandate

Geschäftsverteilung

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	Mag. Arnold Schiefer
Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation / Newsroom, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management	Konzernrechnungswesen, Konzernbilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf
Compliance, Konzernrevision	

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä ist Vorsitzender des Vorstands.

Vergütung der Unternehmensleitung (in TEUR)

	Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	475	180	654
Mag. Arnold Schiefer	484	158	642

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name und Funktion	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Mag. ^a Andrea Reithmayer Vorsitzende seit 04.06.2020	1966	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Dr. Kurt Weinberger Erster Stellvertreter der Vorsitzenden	1961	29.06.2015	ordentliche Hauptversammlung 2025
DI Herbert Kasser Zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden seit 20.03.2020	1964	16.03.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Mag. ^a Elfriede Baumann	1955	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Mag. ^a Brigitte Ederer	1956	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Mag. Markus Himmelbauer	1972	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Dr. ⁱⁿ Angela Köppl	1960	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Dr. ⁱⁿ Cattina Leitner	1962	09.02.2018	ordentliche Hauptversammlung 2025
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter Dritter Stellvertreter der Vorsitzenden	1971		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Günter Blumthaler Belegschaftsvertreter	1968		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. ^a Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin	1976		Entsendung auf unbestimmte Zeit

Prüfungsausschuss:

Mag.^a Elfriede Baumann (Vorsitzende)
 Dr. Kurt Weinberger (Stellvertreter der Vorsitzenden)
 DI Herbert Kasser
 Mag.^a Andrea Reithmayer
 Roman Hebenstreit (Belegschaftsvertreter)
 Mag. Andreas Martinsich (Belegschaftsvertreter)

Aufsichtsratsvergütung

Vergütung	Sitzungsgeld
<ul style="list-style-type: none"> • 14.000 EUR jährliche Basisquote je Aufsichtsratsmitglied • Vorsitzende/r: Zuschlag 100 % • Vorsitzende/r-Stellvertreter:in: Zuschlag 50 % (nur in ÖBB-Holding AG) 	<ul style="list-style-type: none"> • 800 EUR je Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, Präsidiums oder eines Ausschusses

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

Anzahl Sitzungen 2021

Aufsichtsrat (Sitzungen und Klausuren): 10

Präsidium: 6

Prüfungsausschuss: 2

GENERATIONENWECHSEL



Staffelübergabe bei
der ÖBB-Infrastruktur AG

**Verschubmitarbeiter
Dennis Fösl übernimmt die
Funkfernsteuerung des
Verschubtriebfahrzeuges
von seinem Kollegen
Robert Kainbrecht**

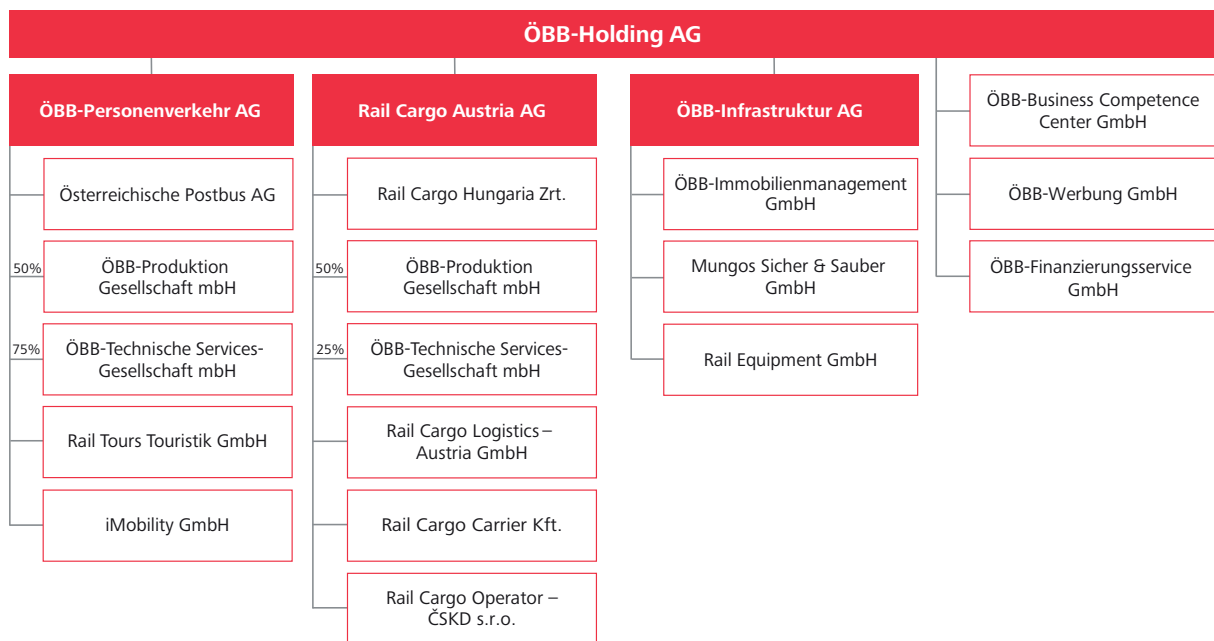


Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gemäß § 244 UGB verpflichtend aufzustellenden Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB-Konzern“), der unter FN 247642 f zum Firmenbuch beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss zum 31.12.2021 wurde gemäß § 245a (2) UGB in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS/IAS“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“) sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC“) erstellt, die zum 31.12.2021 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren. Darüber hinaus ist ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Infrastruktur AG“) gemäß § 245 (3) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss zu erstellen, da sie Anleihen ausgegeben hat, die an einem geregelten Markt zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

A. Struktur und Beteiligungen

ÖBB-Konzernstruktur



Stand: 31.12.2021

Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach dem Bundesbahnstrukturgesetz organisiert. An der Spitze der Holdingstruktur steht seit 2005 die ÖBB-Holding Aktiengesellschaft, die als Muttergesellschaft für die strategische Ausrichtung des Konzerns verantwortlich ist.

Die Anteile am Unternehmen werden zu 100% von der Republik Österreich gehalten. Die Anteilsrechte werden von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ausgeübt.

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an den drei Tochtergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG (RCA) und ÖBB-Infrastruktur AG. Diese drei Aktiengesellschaften mit ihren Tochterunternehmen werden in weiterer Folge Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen verantwortlich. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, durch und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im ÖBB-Konzern.

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

Der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** ist Österreichs führender Mobilitätsdienstleister auf der Schiene und am Busmarkt. Er ist für die Konzeption und Umsetzung des Angebots, die Koordination des Leistungserstellungsprozesses, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung der Personenverkehrsleistungen zuständig. Gemeinsam mit der Tochter Österreichische Postbus Aktiengesellschaft koordiniert die ÖBB-Personenverkehr AG ein optimal abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

Die **Rail Cargo Austria AG** ist die international agierende Güterverkehrstochter. Sie tritt am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auf. Die Heimmärkte sind Österreich und Ungarn. Darüber hinaus ist die RCG in 17 europäischen Ländern präsent, in zwölf davon mit Eigentraktion unterwegs. Ziel ist es, in Österreich Marktführer zu bleiben und im europäischen Schienengüterverkehr die starke Marktposition als Nr. 2 weiter auszubauen. Die Rail Cargo Austria AG ist Spezialist für Bahntransporte mit expeditionellen Zusatzleistungen und bietet als solcher ein umweltverträgliches, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem in Verbindung mit professionellen und maßgeschneiderten Dienstleistungen an.

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

Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur** betreibt in Österreich 1.038 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die sowohl von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria als auch von konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden.

In weiteren Abschnitten dieses Lageberichtes wird auf die Entwicklung der Teilkonzerne und ihres Marktumfeldes noch gesondert eingegangen.

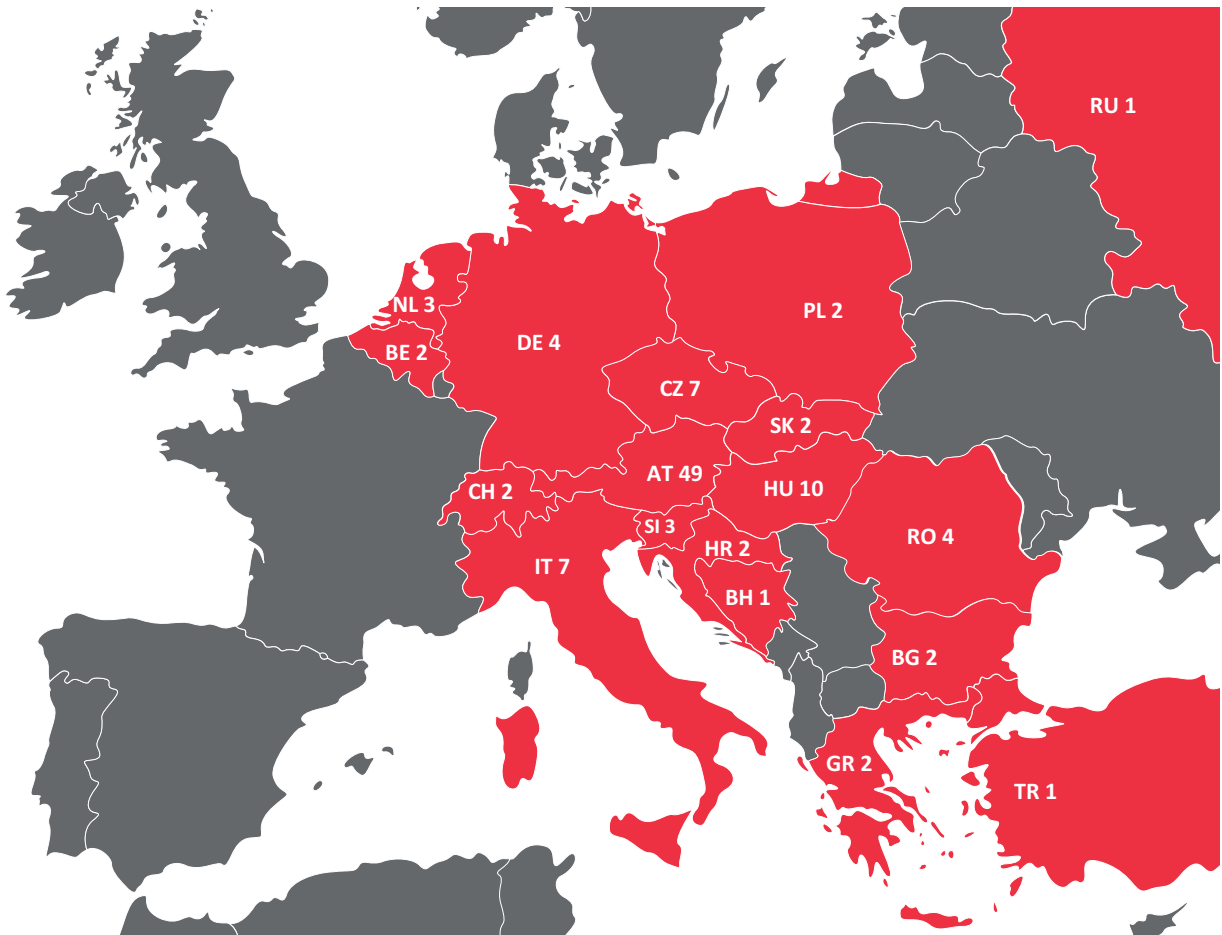
Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen

	Teilkonzern				ÖBB-Konzern inkl. sonstige *)
	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur		
Beteiligungen >50%	13	41	20		80
<i>davon im Ausland</i>	5	34	0		39
Beteiligungen 20–50%	4	10	4		17
<i>davon im Ausland</i>	0	8	1		9
Beteiligungen <20%	3	3	1		7
<i>davon im Ausland</i>	3	3	1		7
Summe	20	54	25		104
<i>davon im Ausland</i>	<i>8</i>	<i>45</i>	<i>2</i>		<i>55</i>

*) Nur Gesellschaften, auf die ein direkter Einfluss ausgeübt werden kann.

Die **Beteiligungsübersicht in den Erläuterungen zum Konzernabschluss** (siehe Erläuterung 34) listet alle Beteiligungen des ÖBB-Konzerns. In obiger Tabelle wird lediglich eine Darstellung nach Teilkonzernen und Ländern vorgenommen.

Außerhalb Österreichs hält der ÖBB-Konzern Beteiligungen an 55 Gesellschaften in 17 Ländern, die ihren Sitz in folgenden Staaten haben:



B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Die nachfolgenden Prognosen berücksichtigen nicht die Auswirkungen des Ukrainekrieges.

Globale Wirtschaftsentwicklung

Nach einem Rückgang der Weltwirtschaft um 3,1% im Jahr 2020 standen die Zeichen für 2021 auf Erholung. Mit einem Wachstum von 5,9% im Jahr 2021 kehrte die globale Konjunkturerholung wieder auf das Vorkrisenniveau zurück. Für das Jahr 2022 wird ein Wachstum von 4,4% des globalen BIP prognostiziert.

Verantwortlich für diese Entwicklung war insbesondere die rasche bzw. anhaltende Erholung der Konjunktur in den USA und China. Anders als die Eurozone werden auch die USA bereits im Jahr 2021 den coronabedingten Wirtschaftseinbruch von minus 3,4% im Jahr 2020 mit einem Wachstum von 5,6% mehr als kompensiert haben.¹

¹ IWF.

Insgesamt blieben angebotsseitige Faktoren bestimmend für die wirtschaftliche Entwicklung. Die Erholung der Industriekonjunktur setzte bereits zur Jahresmitte 2020 ein und konnte sich seitdem nahezu ungebremst fortsetzen. Hingegen war die Entwicklung der privaten Nachfrage weltweit in vielen Staaten weiterhin durch die erneuten Maßnahmen zur Eindämmung der wiederaufgeflamten Pandemie im 1. Halbjahr 2021 bestimmt. Mit den insbesondere in den Industrienationen und in China zur Jahresmitte einsetzenden Öffnungsschritten sowie dem Anlaufen der Impfkampagnen, kehrte dann auch die private Nachfrage – insbesondere nach Dienstleistungen – als wesentlicher Wachstumstreiber zurück.²

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage		2019	2020	2021	2022
Bruttoinlandsprodukt, real	Eurozone	1,5	-6,4	5,2	3,9
	USA	2,3	-3,4	5,6	4,0
	China	6,0	2,3	8,1	4,8
	Welt	2,8	-3,1	5,9	4,4
Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real		0,9	-8,2	9,3	6,0
Wertschöpfung Industrieproduktion, real		2,0	-4,1	7,5	4,2
Verbraucherpreise	Industrieländer	1,4	0,7	3,1	3,9
	Entwicklungs-/Schwellenländer	5,1	5,1	5,7	5,9
Rohölpreis (in USD)		-10,2	-32,7	67,3	11,9
Rohstoffpreis (in USD)		0,8	6,7	26,7	3,1

Quelle: IWF, Oxford Economics.

Insgesamt blieb die Coronapandemie auch im Jahr 2021 der bestimmende Faktor für die globale Konjunktorentwicklung, wenngleich mit unterschiedlichen Auswirkungen auf einzelne Ländergruppen. So hatten vor allem Entwicklungs- und Schwellenländer, mit Ausnahme Chinas, weiterhin mit den direkten Folgen des Pandemiegeschehens zu kämpfen. Dafür war in erster Linie der geringe Impffortschritt verantwortlich. In den USA und in Europa führte hingegen der unerwartet rasche Aufschwung in Verbindung mit der konstant hohen Nachfrage Chinas – insbesondere ab dem zweiten Halbjahr – zu Verwerfungen in den internationalen Lieferketten. Massive Engpässe bei Rohstoffen waren die Folge, so etwa bei Stahl und Baustoffen, vor allem aber Halbleitern sowie Erdgas, Öl und Kohle.³ Verschärft wurde diese Situation noch durch die sogenannte „Zero-COVID-19“-Strategie der chinesischen Regierung. Diese hatte schon bei vereinzelt COVID-19-Fällen temporäre Schließungen ganzer Häfen zur Folge, was zu massiven Auswirkungen bezüglich Transportkapazitäten und Frachtraten weltweit führte.⁴

So haben sich die Preise für globale Containertransporte seit Jahresbeginn bis zum Ende des 3. Quartals vervierfacht und die Preise für Rohstofftransporte verdreifacht. Damit lagen sie im Gesamtjahr 2021 trotz Entspannung insbesondere bei den Rohstofftransporten zu Jahresende weit über dem Durchschnitt der Vorjahre.⁵ Die akute Knappheit führte auch zu massiven Preissteigerungen bei den Vorleistungsgütern selbst. So ist der Preis von Kupfer, dem wichtigem Rohstoff für die Elektronikindustrie, im Jahreschnitt um 51% gestiegen und der Index der globalen Metall- und Mineralienpreise um 47%.⁶ Der Ölpreis hat im Jahresvergleich um rd. 67% zum Vorjahr zugelegt. Insbesondere die Automobilindustrie sowie ihre Zulieferer sind von dieser Entwicklung betroffen. In Europa und den USA mussten Produktionen sogar temporär stillgelegt werden, in der Folge sind Zulieferbetriebe vom Konkurs bedroht.⁷ Die Probleme bei den Lieferketten werden wohl zumindest noch bis Mitte des Jahre 2022 anhalten.⁸

All dies hatte auch Auswirkungen auf die Inflationsentwicklung, im Jahresmittel sind die Verbraucherpreise im Durchschnitt aller Industrienationen um 3,1% gestiegen, für das Jahr 2022 werden sogar 3,9% erwartet. Zwar waren die Auswirkungen der Preissteigerungen zunächst in erster Linie auf die Industrie beschränkt, Lieferkettenengpässe und der massive Anstieg der globalen Energiekosten führten jedoch auch zu einer Überwälzung dieser Entwicklung auf die Verbraucher:innen.⁹

² Oxford Economics.

³ IWF, Trading Economics, Handelsblatt.

⁴ Handelsblatt.

⁵ Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.

⁶ Finanzen.net, Weltbank.

⁷ Handelsblatt.

⁸ Oxford Economics.

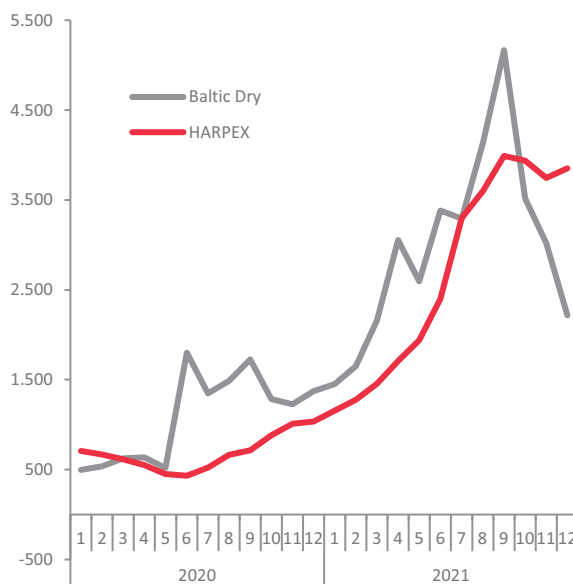
⁹ IWF.

Die weiterhin expansive Geldpolitik, insbesondere der Fed und der EZB mit ihrer Niedrig- bzw. Null-Zinspolitik befeuerte auch im Jahre 2021 die Kursentwicklung auf den Finanzmärkten. Dow Jones und DAX erreichten im Laufe des Jahres Allzeithöchststände. Die erhöhte Risikobereitschaft der Anleger:innen durch die günstige Liquidität birgt aber ebenfalls die Gefahr einer Überhitzung.¹⁰ Allerdings hat der hohe Inflationsdruck insbesondere die Fed in den USA zur Ankündigung schrittweiser Zinserhöhungen im Laufe des Jahres 2022 veranlasst. Ebenso sollen die Staatsanleihenkäufe zur Verkleinerung der Bilanzsumme zurückgefahren werden.¹¹

Erneute Pandemiewellen bleiben zwar weiterhin ein gewisses Risiko für die Weltwirtschaft. Insgesamt werden die potenziellen Auswirkungen jedoch als weit geringer eingeschätzt als für die beiden Jahre zuvor.¹² Mit dem Abschwächen des Einflusses der Coronapandemie auf die Wirtschaftslage könnten hingegen geopolitische Spannungen in den kommenden Jahren zu einer zentralen Bedrohung für Welthandel und -wirtschaft werden. Insbesondere zwischen den USA und China hat sich das Spannungsbild gerade wieder verschärft.¹³

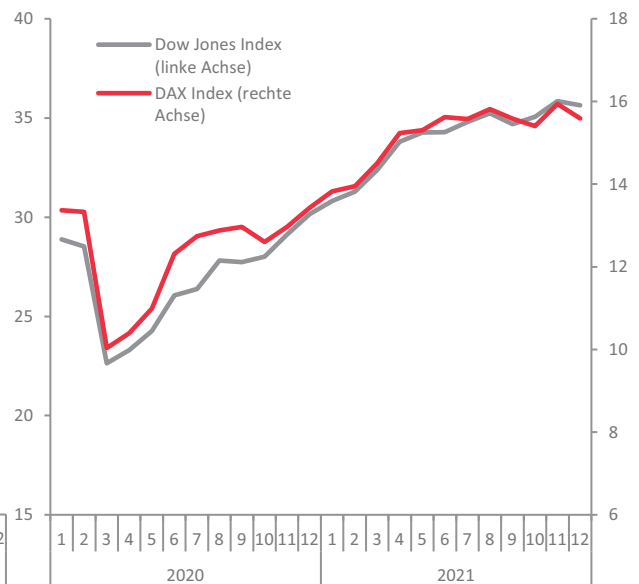
Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

Preisentwicklung für Rohstoff- und Containertransporte
Baltic Dry und HARPEX (Indexpunkte)



Quelle: Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.

DAX und Dow Jones (Indexpunkte in Tsd.)



Quelle: Finanz.net.

¹⁰ OeNB, IWF.

¹¹ Handelsblatt.

¹² Oxford Economics.

¹³ The Economist.

Europäische Wirtschaftsentwicklung

Das erste Halbjahr 2021 war auch in Europa von den unmittelbaren Auswirkungen der erneut verschärften Coronapandemie und in Folge von den damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens in vielen Staaten der Europäischen Union geprägt. Besonders betroffen war wiederholt der Dienstleistungssektor – allen voran Gastronomie und Beherbergung. In diesem Bereich kam es im 1. Quartal 2021 zu einem EU-weiten Rückgang der Wirtschaftsleistung von 43% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.¹⁴ Insgesamt ist die Wirtschaft in den EU27-Staaten im 1. Quartal 2021 um 1,1% im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen.¹⁵

Mit dem Einsetzen der ersten Impfkampagnen und der mildereren Witterung ab dem Frühjahr kam es zu einer Entspannung der Pandemiesituation. Ab dem Sommer trat mit einer Aufhebung der Einschränkungen des gesellschaftlichen Lebens sowie der Möglichkeit des Reisens in vielen Staaten weitgehend Normalität ein. Damit verbunden stieg auch der Privatkonsum als wichtiger Wachstumstreiber wieder an. Insgesamt legte das BIP in der EU sowohl im 2. Quartal als auch im 3. Quartal jeweils um 2,1% im Vergleich zu den Vorquartalen zu.¹⁶

Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten der RCG 2019 bis 2022 (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

	Bruttoinlandsprodukt				Industrieproduktion			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Österreich	1,5	-6,7	4,1	5,2	0,4	-6,0	9,2	2,1
Ungarn	4,6	-4,8	7,0	5,2	5,5	-6,9	8,9	2,6
Deutschland	1,1	-4,9	2,8	4,3	-4,3	-10,2	3,9	5,0
Italien	0,4	-9,0	6,3	4,7	-1,2	-11,0	11,1	3,4
Rumänien	4,2	-3,7	7,4	4,7	-3,6	-9,5	7,8	5,0
Tschechien	3,0	-5,8	2,8	4,5	-0,4	-7,0	6,7	3,0
Slowenien	3,2	-4,8	7,0	3,8	3,1	-5,2	9,5	3,3
Bulgarien	3,6	-3,8	4,7	3,7	0,3	-6,1	7,0	2,7
Kroatien	2,9	-7,7	8,8	4,5	0,5	-3,5	7,1	2,4
Slowakei	2,3	-5,1	4,1	4,2	0,5	-9,1	11,0	4,8
Polen	4,8	-2,6	4,9	4,6	4,5	-2,0	12,9	3,3
Griechenland	1,7	-7,8	8,2	3,7	-0,8	-1,8	8,2	3,0

Quelle: Oxford Economics, WIFO.

Anders als im Dienstleistungsbereich verlief die Entwicklung des produzierenden Sektors in Europa bereits seit Jahresanfang durchwegs positiv. Verantwortlich dafür war dabei zunächst vor allem die Erholung der Weltwirtschaft und damit verbunden der Stärkung der globalen Nachfrage und des Welthandels.¹⁷ Mit der Rückkehr der Nachfrage auch in Europa kam es ab der Jahresmitte zu einem unerwartet starken Aufschwung der Industriekonjunktur. Beeinträchtigt wurde diese Entwicklung jedoch durch die Engpässe bei zentralen Rohstoffen und Vorleistungsprodukten, insbesondere Halbleitern. Auch konnte in einigen Bereichen die Produktion mit der stark gestiegenen Nachfrage nicht mithalten. Kapazitätsengpässe waren das Ergebnis.

Besonders betroffen von den Lieferkettenproblemen war die Automobilindustrie, Kurzarbeit bis hin zu temporären Werkschließungen bei nahezu allen in Europa vertretenen Autobauern waren unausweichlich. Während die Fahrzeughersteller angesichts hoher Vorbestellungen auch 2021 mehrheitlich positiv bilanzieren konnten, hatte die Zulieferindustrie unter dieser Entwicklung zu leiden. Einerseits war sie selbst von Lieferproblemen betroffen, andererseits sah sie sich aufgrund der gedrosselten Produktion in der Endfertigung zusätzlich mit Absatzproblemen ihrer Komponenten konfrontiert.¹⁸

Die steigenden Energiepreise machten auch der europäischen stahl- und metallherzeugenden Industrie zu schaffen. Trotz massiv steigender Metallpreise kam es auch hier zur temporären Schließung von Produktionsstätten in Europa.¹⁹ Insgesamt betrug das Wachstum der Industrie für 2021 allein in der Eurozone 7,6% im Vergleich zum Vorjahr – nach einem Abschwung von 8,4% im Jahr 2020.²⁰

¹⁴ Oxford Economics.

¹⁵ Europäische Kommission.

¹⁶ Europäische Kommission.

¹⁷ Oxford Economics.

¹⁸ Handelsblatt, Autozeitung.

¹⁹ Handelsblatt.

²⁰ Oxford Economics.

Große Unterschiede im Impffortschritt der einzelnen EU-Staaten sowie die jeweiligen nationalen Industrie- und Vorleistungsstrukturen sind wesentliche Faktoren für die stark unterschiedlichen Aufholgeschwindigkeiten der Wirtschaft in der EU. Für Deutschland musste aufgrund der hohen Abhängigkeit von den Entwicklungen in der Automobilindustrie zum Jahresende hin die Wachstumsprognose nach unten korrigiert werden, hingegen wurde jene für Italien nach einem überraschend starken 2. Quartal nach oben revidiert.²¹ Für das 4. Quartal des Jahres 2021 waren zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch keine Daten verfügbar. Das erneute Aufflammen der Pandemie in zahlreichen EU-Staaten dürfte das Wachstum zu Jahresende aber erneut gedämpft haben, wenngleich dies keine nennenswerten Auswirkungen auf die Gesamtjahresentwicklung haben sollte. Insgesamt zeigt sich, dass sich wohl vor allem die osteuropäischen Länder deutlich rascher von der Krise erholt haben. Die Wachstumsraten dieser Länder konnten den Einbruch im Jahr 2020 bereits 2021 mehrheitlich kompensieren.

Italien ist eines der ersten Länder, das Mittel aus dem europäischen Wiederaufbauprogramm erhielt. Flankierend zum mittelfristigen Finanzrahmen für die Jahre 2021 bis 2027 hat die EU-Kommission bereits letztes Jahr unter dem Titel „Next Generation EU“ zusätzlich rd. 807,0 Mrd. EUR an Corona-Wiederaufbauhilfen für die Mitgliedsstaaten budgetiert – davon in etwa jeweils zur Hälfte in Darlehen und Zuschüsse aufgeteilt.²²

Auf nationaler Ebene belasten die aufgelegten COVID-19-Hilfsprogramme zur Stützung der einzelnen Volkswirtschaften weiterhin die Budgets vieler Staaten. In der Eurozone betrug das Budgetdefizit der öffentlichen Haushalte 2021 im Schnitt 7,7% des BIP. Mit der erwarteten Fortsetzung des Aufschwungs im kommenden Jahr wird hier jedoch auch mit einem deutlichen Rückgang der Neuverschuldung in den meisten Staaten gerechnet. Insgesamt wird der Schuldenstand der öffentlichen Haushalte aber auch in den nächsten Jahren deutlich über dem Vorkrisenniveau bleiben.²³

Große Unsicherheit besteht weiterhin insbesondere hinsichtlich der Fragen: Wann ist mit einer Entspannung der Situation im Bereich der globalen Lieferketten zu rechnen und wie ist die weitere Entwicklung der Inflation? Hinsichtlich Inflation hat die EZB angekündigt, den expansiven Kurs zumindest bis Ende 2022 nicht zu verlassen. Bereits zu Jahresende 2021 setzte die Fed erste Schritte hin zu einem Ausstieg aus dem Anleihenkaufprogramm und avisierte eine Leitzinserhöhung im Laufe des Jahres 2022. Dementsprechend besteht die Möglichkeit einer früheren Reaktion der europäischen Notenbank.²⁴

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

Als kleine, offene Volkswirtschaft war Österreich im Jahr 2020 vom Einbruch der Weltwirtschaft und des weltweiten Handelsvolumens im Zuge der Coronapandemie besonders stark betroffen. Das BIP ging um 6,7% im Vergleich zum Vorjahr zurück. Überraschend stark hingegen war der Aufschwung im Jahr 2021 mit einem BIP-Wachstum um 4,1%. So war der durch die verschärften Coronamaßnahmen im 1. Quartal verursachte Abschwung weniger stark als erwartet. Dem folgte ein überraschend starker Rebound ab dem 2. Quartal. Die positiven Wachstumsbeiträge zum BIP im 1. Quartal 2021 wurden fast ausschließlich von den Bruttoinvestitionen sowie dem Konsum der öffentlichen Hand geliefert. Ab dem 3. Quartal standen dann die Zeichen in allen Verwendungsbereichen auf Erholung.²⁵

Getragen wurde diese Entwicklung auch in Österreich vorrangig durch die gute Industriekonjunktur sowie dem Erstarren des Privatkonsums, der durch eine überraschend gute Erholung des Arbeitsmarktes nach dem Ende der Einschränkungen im Dienstleistungsbereich stark zunehmen konnte. 2021 betrug die Arbeitslosenquote 8,0%, was in etwa dem Niveau von 2017 entspricht. Für 2022 wird mit 7,2% bereits ein Rückgang der Arbeitslosigkeit auf das Vorkrisenniveau erwartet. Die internationale Erholung der Wirtschaft hatte auch positive Effekte auf den österreichischen Außenhandel. Die Warenexporte haben im Jahr 2021 mit einem Plus von 14,0% kräftig angezogen. Die hohe heimische Nachfrage sorgte wiederum für ein Importwachstum von 14,5%.

²¹ Sueddeutsche Zeitung.

²² Europäische Kommission.

²³ IWF.

²⁴ Handelsblatt.

²⁵ OeNB.

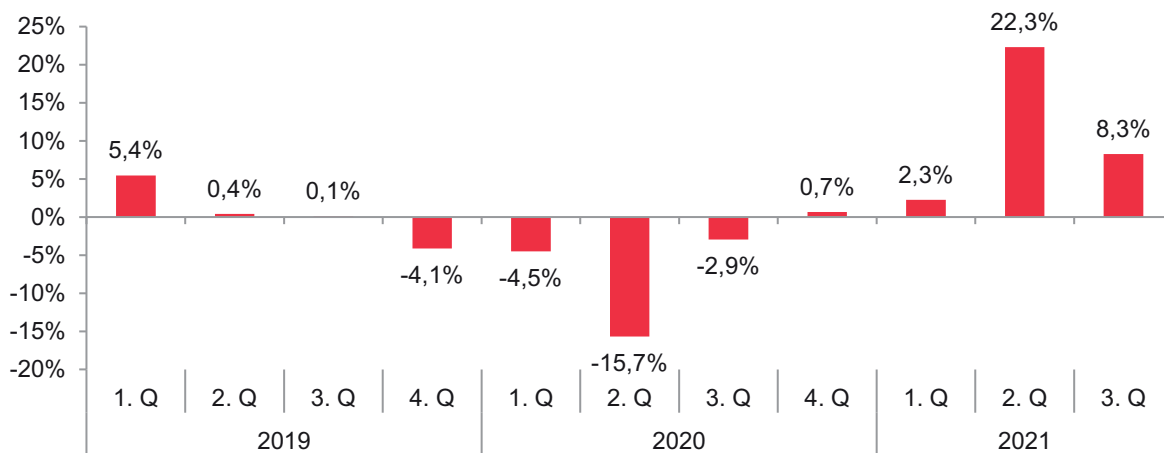
Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2019	2020	2021	2022
Bruttoinlandsprodukt, real		1,5	-6,7	4,1	5,2
Industrieproduktion		0,4	-6,0	9,2	2,1
Warenexporte		2,7	-7,8	14,0	5,0
Warenimporte	Veränderung in %	0,0	-6,4	14,5	4,3
Bruttoanlageinvestitionen, real		4,8	-5,2	5,7	4,8
Private Konsumausgaben, real		0,7	-8,5	3,4	6,3
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		1,5	1,4	2,8	3,3
Maastricht-Defizit	in % des BIP	0,6	-8,3	-6,2	-1,8
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	7,4	9,9	8,0	7,2

Quelle: Statistik Austria, WIFO, Oxford Economics.

Allerdings verlief die Entwicklung der einzelnen Sektoren zunehmend heterogen. Dementsprechend wird die weitere Erholung im Jahr 2022 von unterschiedlichen Risikofaktoren bedroht. Der kurze Lockdown im Dezember hatte zwar kaum noch Auswirkungen auf die Gesamtjahresentwicklung 2021. Die ab Herbst wieder verschärfte Pandemiesituation wirkte sich jedoch erneut negativ auf den Dienstleistungsbereich aus. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung wurde bereits mit einem Ausfall des ausländischen Wintertourismus gerechnet. Jedoch wird im Falle einer Abschwächung der Pandemie erneut eine rasche Erholung im Dienstleistungsbereich erwartet. Hingegen wurde die österreichische Industriekonjunktur weitgehend entkoppelt vom Pandemiegeschehen, von den massiven Angebotsverwerfungen in den globalen Lieferketten getroffen. Anders als in Deutschland war die heimische Industrie jedoch weniger durch fehlende Vorprodukte beeinträchtigt.²⁶ Vielmehr waren es die ab Jahresmitte massiv gestiegenen Energiepreise, die insbesondere in einigen energieintensiven Branchen wie der Aluminium-, Düngemittel- oder Papiererzeugung ab dem 4. Quartal zu temporären Produktionskürzungen führten.²⁷ Für das Jahr 2022 wird frühestens zur Jahresmitte mit einer Rückkehr auf den Vorkrisenwachstumspfad gerechnet.

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



Quelle: Statistik Austria.

²⁶ WIFO.

²⁷ Die Presse.

Die Energiepreisentwicklung ist auch der wesentliche Grund, warum die Inflationsrate in Österreich 2021 im Jahreschnitt 2,8% betragen hat und deutlich über dem 2%-Ziel der Europäischen Zentralbank. Der Höhepunkt der Preisentwicklung wird zum Ende des 2. Quartals 2022 erwartet. Erst danach wird mit einer Abschwächung der Teuerung gerechnet. Die Entwicklung ist auf diverse Faktoren zurückzuführen: Sowohl Lieferkettenprobleme wie auch die steigenden Energiepreise machten sich bei den Endkund:innenpreisen bemerkbar. Eine leichte Abschwächung des EUR-Wechselkurses gegenüber dem Dollar wirkte sich entsprechend auf die Importpreise aus. Auch die überdurchschnittlichen Abschlüsse bei den Nominallöhnen in vielen Branchen haben der Preisentwicklung als selbsterfüllenden Prophezeiung weiter Vorschub geleistet.

Aufgrund der öffentlichen Maßnahmen zur Stützung der Konjunktur und des Arbeitsmarktes wird 2021 ein Budgetdefizit von -6,2% des BIP erwartet. Für 2022 ist mit einem Auslaufen der COVID-19-Hilfen für die Wirtschaft zu rechnen, die Beschäftigungsentwicklung sowie das Steueraufkommen sollten sich erholen. Damit dürfte sich das Defizit in diesem Jahr mit 1,8% des BIP bereits wieder unter der Maastricht-Grenze von 3% einpendeln.²⁸

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Seit 2016 werden die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) am Kapitalmarkt aufgenommen. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. Die Emissionsrenditen für Bundesanleihen erreichten im Periodendurchschnitt 2021 bei einer durchschnittlichen Laufzeit von rd. 14 Jahren erneut einen historischen Tiefstand von -0,13%. Mit Ausnahme der Monate Mai, September und November lagen die durchschnittlichen Emissionsrenditen sogar unabhängig von der Laufzeit im gesamten Jahr 2021 im negativen Bereich. Auch der Durchschnitt der Renditen aller aktuell im Umlauf befindlichen österreichischen Bundesanleihen liegt nun mit -0,275% das dritte Jahr in Folge im negativen Bereich.²⁹ Das bedeutet, dass die Anleger:innen für eine sichere Anlageform bereit sind zu zahlen. Ähnlich ist die Entwicklung in Deutschland. Auch hier war der Periodendurchschnitt der Emissionsrenditen der maßgeblichen 10-jährigen Bundesanleihen erneut negativ. Die angekündigten schrittweisen Zinserhöhungen der US-Notenbank Fed sowie der anhaltende Inflationsdruck dürften, entgegen dem vorläufigen Beharren der EZB an der Nullzinspolitik in der Eurozone, nicht spurlos am europäischen Anleihenmarkt vorübergehen. Mit einem Aufwärtstrend bei den Emissionsrenditen im Verlauf des Jahres 2022 ist zu rechnen.³⁰ Die Bonität Österreichs bleibt weiterhin hoch, der Ausblick aller maßgeblichen Ratingagenturen steht auf stabil.³¹

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die Abteilung Corporate Affairs der ÖBB-Holding AG vertritt die Interessen des ÖBB-Konzerns nach außen. Die Mitarbeiter:innen der Abteilung analysieren dafür laufend die gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen, formulieren Positionspapiere für ÖBB-Konzern-relevante Gesetzgebungsinitiativen in Österreich sowie in Brüssel und bereiten Informationen für Entscheidungsträger:innen auf. Um die inhaltliche Qualität der aufbereiteten Unterlagen sicherzustellen, stehen die Mitarbeiter:innen der Abteilung dafür in kontinuierlichem Kontakt mit ÖBB Expert:innen sowie mit externen Stakeholder:innen.

Die politische und mediale Debatte in Österreich und in Europa wurde 2021 – nach 2020 zum zweiten Mal in Folge – von COVID-19 dominiert. Die sozialen und wirtschaftlichen Folgen der Pandemie für Staaten wie für Unternehmen standen demnach erneut im Mittelpunkt der Arbeit der Abteilung Corporate Affairs. Wie bereits im ersten Jahr der Pandemie galt der Schwerpunkt der Arbeit der Abfederung von negativen wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen im Personen- und im Güterverkehr sowie im Bereich Infrastruktur.

Nachdem sich die ÖBB im ersten pandemiebedingten Krisenjahr 2020 trotz massiver Einbrüche im Personen- wie im Güterverkehr als verlässlicher Partner für Menschen und Wirtschaft positionieren konnte, galt es, diesen Kurs 2021 zu bestätigen. Das Angebot im Personenverkehr wurde demzufolge wieder auf Vorkrisenniveau hochgefahren und auch die ÖBB Güterverkehrssparte passte ihr Angebot entsprechend den aktuellen Marktbedingungen an.

Im Personenverkehr konnten trotz des vollen Angebots aber erst mit April 2021 die Fahrgäst:innenzahlen aus dem Vorjahr erreicht werden – die Fahrgäst:innenzahlen aus dem Vorkrisenjahr 2019 lagen bis einschließlich Juni 2021 außer Reichweite. Eine wirkliche Erholung der Personenverkehrssparte konnte erst mit den Sommermonaten Juli und August bzw. im September festgestellt werden, als die Zahl der Fahrgäst:innen im Fern- und im Nahverkehr nur noch rd. 15% hinter jenen aus 2019 lag. Über das Gesamtjahr gerechnet ist trotz der positiven Entwicklung ab Mitte des Jahres, die auch im 4. Quartal angehalten hat, von einem Kund:innenrückgang von rd. 30% gegenüber dem Vergleichsjahr 2019 auszugehen – mit entsprechenden wirtschaftlichen Folgen.

²⁸ BMF.

²⁹ OeNB.

³⁰ Die Presse, Handelsblatt.

³¹ OeBFA.

Ähnliches gilt für den Schienengüterverkehr, wobei die Erholung dieser Sparte – gemessen an der Entwicklung der transportierten Nettotonnen – bereits mit dem 2. Quartal 2021 eingesetzt hat. In den Sommermonaten 2021 konnte der Güterverkehr erstmals wieder das Niveau von 2019 erreichen. Trotz der seither feststellbaren Stabilisierung wird es 2021 auch im Güterverkehrsbereich gegenüber 2019 zu einem Rückgang in der Größenordnung von rd. 10% bei den transportierten Mengen kommen.

Die Arbeit von Corporate Affairs galt gemäß der beschriebenen Entwicklung im Personen- wie im Güterverkehr der Darstellung der wirtschaftlichen Folgen sowie der Ausarbeitung geeigneter diesbezüglicher Gegensteuerungsmaßnahmen. Die seitens Corporate Affairs begleiteten Maßnahmen reichten dabei von

- der Fortsetzung der temporären Direktvergabe („Notvergabe“) der Personenfernverkehre zwischen Wien und Salzburg
- über die Fortführung der befristeten Absenkung des Wegeentgelts für den Güter- und eigenwirtschaftlichen Personenverkehr
- bis zu einer Anhebung der Fördersätze im Rahmen des geltenden Beihilfemodells für den Schienengüterverkehr gegenüber den Werten vor der Pandemie.

Mit den genannten Schritten und mit der Inanspruchnahme weiterer seitens des Gesetzgebers angebotenen Unterstützungen sowie mit der Fortsetzung des bereits 2020 eingeschlagenen internen Sparkurses konnte der wirtschaftliche Schaden für das Unternehmen auch 2021 im Rahmen gehalten werden. Es wird aus aktueller Sicht aber noch einige Zeit dauern, um wieder zu den Fahrgäst:innenzahlen und transportierten Gütermengen der Vor-Corona-Zeit zurückzukehren. Die Folgen der Pandemie werden die Abteilung Corporate Affairs des ÖBB-Konzerns demnach auch noch 2022 beschäftigen.

ÖBB als bedeutendes Klimaschutzunternehmen

Zweites zentrales Thema des Jahres 2021 war der Klimawandel sowie seine Folgen für Gesellschaft und Wirtschaft. Die ÖBB konnten dabei ihren Ruf als eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs festigen.

Im Mittelpunkt der Arbeit der Abteilung Corporate Affairs in Bezug auf Klimaschutz stand dabei einerseits das Werben für einen fairen Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Auf der anderen Seite war es Aufgabe und erklärtes Ziel von Corporate Affairs, die Interessen des Unternehmens bei konkreten Gesetzesvorhaben einzubringen. Letzteres ist beispielsweise bei der Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes (AWG) gelungen, die nach dem endgültigen Beschluss durch das Parlament zu einer deutlichen Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene führen wird. Konkret konnte dabei eine Absenkung der Werte für einen verpflichtenden Bahntransport von 400 km Distanz auf künftig 100 km bzw. von 50 t auf 10 t erreicht werden. Die Umsetzung der Reduktion der Transportdistanzen erfolgt dabei stufenweise ab 2023, und zwar ab 01.01.2023 auf 300 km, ab 01.01.2024 auf 200 km und ab 01.01.2026 auf 100 km.

Eine EU-Vorgabe – die Richtlinie zur „Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“ (Clean Vehicles Directive) – legt verbindliche Ziele für die öffentliche Beschaffung von emissionsarmen und -freien Bussen fest. Seit August 2021 bis einschließlich 31.12.2025 müssen demnach 45% der neu beschafften Busse emissionsfrei sein, ab 01.01.2026 bis 31.12.2030 müssen es 65% sein. Das Corporate-Affairs-Team der ÖBB setzte sich im abgelaufenen Jahr diesbezüglich für geeignete Rahmenbedingungen für den ÖBB Postbus ein. Dazu intensivierte das Team der ÖBB den direkten Dialog mit Stakeholder:innen auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene. Dabei auch verstärkt auf die Grundversorgungsfunktion des Busses für den ländlichen Raum und die Zubringerfunktion der Buslinien zu den Bahnknotenpunkten hingewiesen wurde.

Im November 2021 konnte mit der Verabschiedung des neuen ÖBB Rahmenplans für die Jahre 2022 bis 2027 mit einem Rekordinvestitionsvolumen von rd. 18,2 Mrd. EUR durch die österreichische Bundesregierung ein weiterer wesentlicher Erfolg im Kampf gegen den Klimawandel verbucht werden. Im Bereich des Schienenpersonenverkehrs unterstützte das Corporate-Affairs-Team der ÖBB 2021 zudem die österreichweite Einführung des Klimatickets.

Im Schienengüterverkehr lag einer der Schwerpunkte der Aktivitäten erneut auf dem Projekt „Rail Freight Forward“ (RFF). Die Mitglieder der Initiative verfolgen dabei das Ziel, den Modal-Share, also den Transportanteil der Schiene, von Europaweit aktuell rd. 18% bis 2030 auf 30% anzuheben. Weiters engagierten sich die ÖBB 2021 im Schienengüterverkehrssektor gemeinsam mit den RFF-Partnern neben den vier Schlüsseltechnologien zur Digitalisierung (Digital Platforms, Digital Capacity Management, Automated Train-Operation und ERTMS) besonders für die Einführungen der digitalen automatischen Kupplung (DAK) in ganz Europa. Die DAK gilt als entscheidendes Element für die Digitalisierung und Automatisierung des europäischen Bahnwesens. Sie ist die wesentliche Voraussetzung, um die Kapazitäten der Schieneninfrastruktur optimal zu nutzen, dadurch mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen und damit die Grundlagen für Klimaschutz und Wirtschaftswachstum zu schaffen.

Im Bereich Förderungen und Beihilfen im Schienengüterverkehr wickelte das Team von Corporate Affairs 2021 die Einreichung für die Beihilfe zum Schienengüterverkehr laut dem Förderprogramm Schienengüterverkehr der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) ab und lieferte Vorarbeiten für die Notifizierung des heimischen Beihilferahmens für 2023 bis 2028 durch die Europäische Kommission, durch die das erfolgreiche österreichische Beihilfesystem für weitere fünf Jahre verlängert werden soll.

Themenmanagement auf internationaler Ebene

Im September 2021 wurde ÖBB-Holding-CEO Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä in seiner Funktion als Präsident des Europäischen Eisenbahnverbandes CER für weitere zwei Jahre bestätigt. Das Corporate-Affairs-Team setzt daher weiterhin einen Arbeitsschwerpunkt auf die Steuerung der inhaltlichen CER-Arbeit und die Unterstützung des CER-Vorsitzenden bei der Vertretung europäischer Bahninteressen in Brüssel. Auch 2021 war die Arbeit mit und innerhalb des CER zeitweise geprägt durch auf COVID-19 bezogene Themen. Gleichzeitig stellte die EU-Kommission erste konkrete Gesetzesinitiativen aus dem Green Deal heraus vor, zu denen der CER Stellung bezog.

2021 wurde von der EU-Kommission zum europäischen Jahr der Schiene ausgerufen. Als eine der öffentlichkeitswirksamen Initiativen startete die Europäische Kommission dabei gemeinsam mit dem CER den Connecting Europe Express (CEE), einen Sonderzug, der am 02.09.2021 in Lissabon startet und auf seiner Fahrt 26 Staaten durchquerte, ehe er am 07.10.2021 in Paris eintraf. In den fünf Wochen hielt der Zug in über 100 Bahnhöfen, wobei in Österreich am Brenner, in Salzburg, St. Pölten, Wien und in Graz jeweils Veranstaltungen stattfanden, die vom Corporate-Affairs-Team der ÖBB inhaltlich und medial begleitet wurden.

Die Corporate Affairs-Aktivitäten hinsichtlich EU-Gesetzgebung konzentrierten sich schwerpunktmäßig auf den Europäischen Green Deal und das Fit-for-55-Package. Am 14.07.2021 präsentierte die EU-Kommission darin zwölf Vorschläge, um die Politik der EU in den Bereichen Klima, Energie, Landnutzung, Verkehr und Steuern so zu gestalten, dass die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden. In konzernweiten Arbeitsgruppen wurde eine Vielzahl an legislativen Initiativen mit ÖBB Relevanz bearbeitet, unter anderem das Emissionshandelssystem sowie die Richtlinien zu erneuerbaren Energien und die Energieeffizienz.

Neben Green-Deal-relevanten Themen standen die Revision der TEN-T Verordnung und die Revision der Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (Rail Freight Corridors) im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Ebenso im Fokus stand der im Dezember 2021 von der EU-Kommission präsentierte Aktionsplan für den im Bereich des grenzüberschreitenden Personenverkehrs.

Ein weiterer Schwerpunkt galt der Novellierung der Bundesumgebungslärmschutzverordnung zur Anpassung an die überarbeiteten europäischen Lärmbewertungsmethoden. Mit dieser Novelle sollen die von der Weltgesundheitsorganisation WHO abgeleiteten Empfehlungen für den Schutz der menschlichen Gesundheit vor Lärm stärkere Berücksichtigung finden. Ein Unterfangen, das die ÖBB grundsätzlich unterstützen, auch wenn dieses letztendlich zu Mehrinvestitionen zur Unterbindung der Lärmausbreitung führen werden.

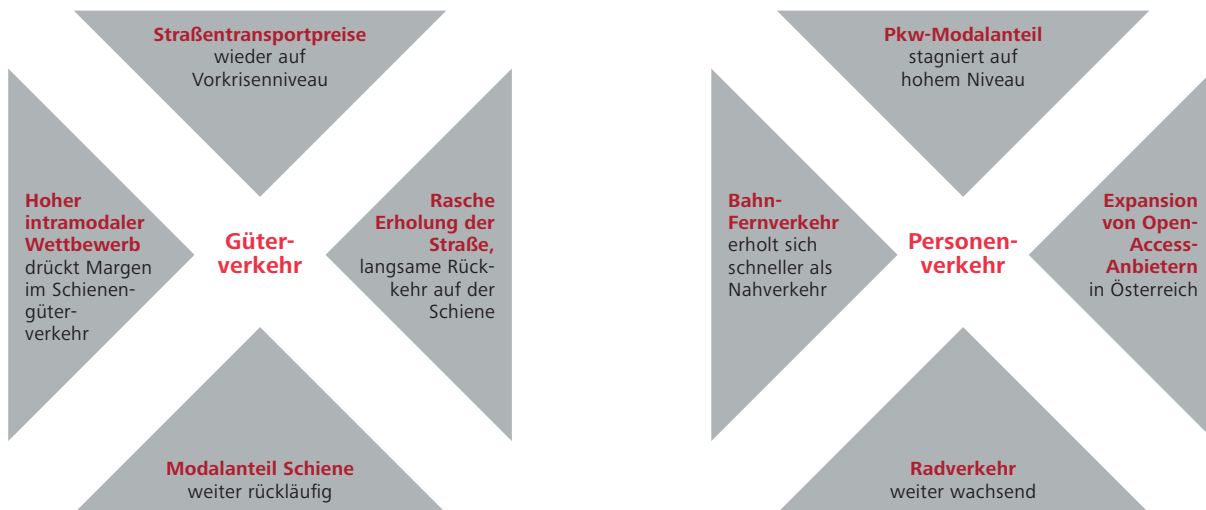
Darüber hinaus beteiligte sich das Team von Corporate Affairs aktiv an Konsultationen der Europäischen Kommission zu bahrelevanten Themen und erarbeitete Änderungsanträge im Europäischen Parlament sowie in den EU-Ratsarbeitsgruppen.

Positionspapiere & Argumentarien

Zu folgenden Bereichen wurden von Corporate Affairs Positionspapiere und Argumentarien erarbeitet, weiterentwickelt und bei Politik und Institutionen in Österreich und der EU präsentiert (Auszug):

- Europäisches Klimaschutzgesetz
- EU-Leitlinien für Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen
- Grüne Energie für die Bahn fördern (Teil des European Green Deal)
- Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität
- Zulassung von Rollmaterial in der EU
- Richtlinie Energieeffizienz
- Fit-for-55-Paket
- EU-Energiesteuerrichtlinie
- ETS
- Erneuerbare Energien-Richtlinie
- Sektorintegration für Eisenbahnen fordern
- Revision der TEN-T-Verordnung
- Rail Freight Corridors
- Kombiniertes Verkehr
- Ausbau von Anschlussbahnen, Ladegleisen und Terminals
- EK-Aktionsplan für grenzüberschreitenden Personenverkehr

B.3. Marktumfeld



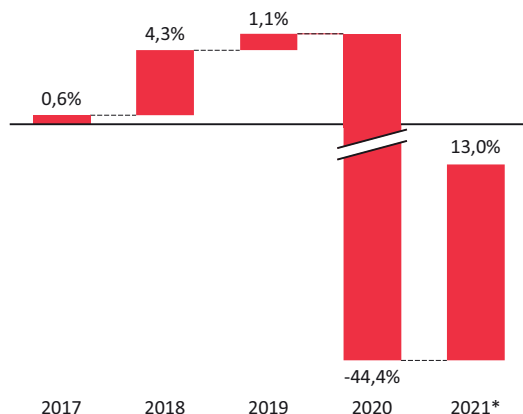
Marktumfeld Personenverkehr

Die Entwicklung der Personenmobilität war auch 2021 von den Auswirkungen der Coronapandemie und den damit einhergehenden Einschränkungen der nationalen und grenzüberschreitenden Mobilität geprägt. Nach dem starken Einbruch im Jahr 2020 sind 2021 sowohl der motorisierte Individualverkehr wie auch der Personenverkehr auf der Bahn wieder gewachsen.

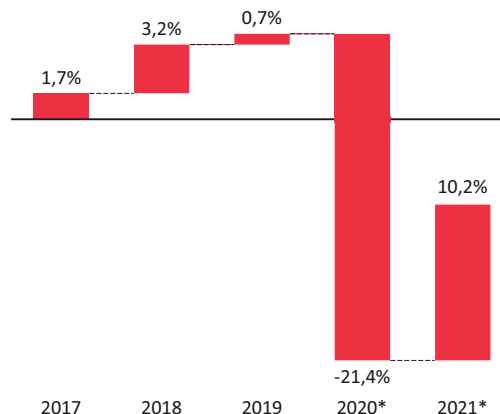
Eine erste Schätzung für den Bahnverkehr zeigt einen starken Anstieg bei den Personentransportleistungen. Mit einem Plus von 13% fiel das Wachstum auf der Bahn stärker aus als jenes des motorisierten Individualverkehrs. Allerdings ist im Jahr 2020 der Rückgang Bahnpersonenverkehrs im Vergleich zum Autoverkehr in etwa doppelt so stark ausgefallen, womit auch der Abstand der Bahn zum Vorkrisenniveau beträchtlich größer ist.

Entwicklung der Personentransportleistung auf Schiene und Straße in Österreich

Bahnpersonenverkehr (Änderung in %)



Motorisierter Individualverkehr (Änderung in %)



* Vorläufige Schätzung.

Auffallend sind beim Bahnverkehr die unterjährige Entwicklung sowie die unterschiedliche Dynamik von Nah- und Fernverkehr: Im Jahr 2020 bewegte sich der Bahnpersonenverkehr ab März das gesamte Jahr über weit unter Vorkrisenniveau – mit etwas stärkeren Monaten im Sommer. Im Jahr 2021 kam es dann zu einer kontinuierlichen Aufwärtsbewegung. Von dieser Entwicklung profitierte insbesondere der Schienenfernverkehr. Dem sehr schwachen Jahr 2020, in dem der Fernverkehr stärker betroffen war als der Nahverkehr, folgte 2021 insbesondere ab dem 3. Quartal eine dynamische Entwicklung. Auch der Nahverkehr erholte sich, zeigte jedoch weniger starke Zuwächse.

Insbesondere der boomende Inlandtourismus wirkte sich positiv auf den österreichischen Bahnfernverkehr aus. Hier zeigt sich eine interessante Entwicklung. Vor 2020 verbrachte nur etwas mehr als die Hälfte der Österreicher:innen ihren Urlaub im Inland, 2020 waren es fast drei Viertel und 2021 noch immer über 60%.³² Die Entwicklung des Bahn-Nahverkehrs dürfte wohl auch durch die Arbeit im Homeoffice beeinträchtigt worden sein. Zwar sank der Anteil der Erwerbstätigen, die von zu Hause arbeiteten, im Laufe der ersten drei Quartale des Jahres 2021 von fast 27% auf 15%. Jedoch arbeitet im Vergleich zum Vorkrisenniveau immer noch ein hoher Anteil der Erwerbstätigen von zuhause aus.³³

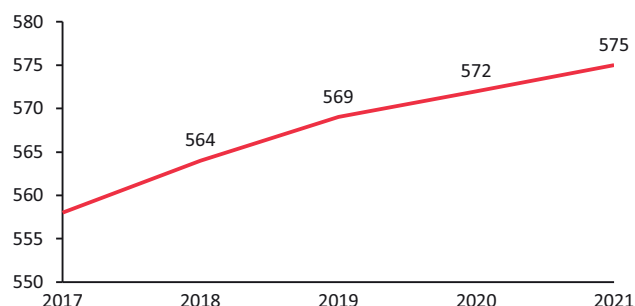
Grundsätzlich stagnierte der Pkw-Modalanteil auf sehr hohem Niveau – über dem vor der Krise. Vielfach wurde Corona als Beginn der Mobilitätswende gesehen. Die Zulassungsstatistik zeigt allerdings ein anderes Bild: Der Motorisierungsgrad (Pkw-Besitz je Einwohner) steigt in Österreich seit Jahrzehnten relativ konstant an. Die beiden Krisenjahre 2020 und 2021 zeigen keinerlei Trendwende dieser Entwicklung.

Ein neuer Mobilitätstrend ist der Radverkehr, der auch 2021 weiter zugenommen hat. Eine Studie aus dem Jahr 2020 zeigte jedoch, dass die allermeisten Umsteiger:innen, die auf das Rad wechseln, aus dem öffentlichen Verkehr kommen. Nur ein sehr kleiner Anteil der Radfahrer:innen war vor der Krise mit dem Auto unterwegs.³⁴ Auch dies könnte ein zusätzlicher Grund für die vergleichsweise langsame Erholung des Bahnahverkehrs sein.

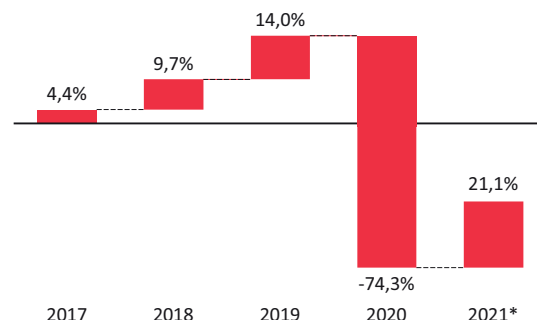
Besonders betroffen von der Pandemie war und ist die Luftfahrt. Im Jahr 2020 ging die Zahl der von und nach Österreich reisenden Fluggäste um 74% zurück. Auch 2021 war der internationale Luftverkehr weiterhin von weitreichenden Einschränkungen betroffen. Dennoch konnte er sich leicht erholen und verzeichnete bis November 2021 einen Zuwachs von 21%. Ähnlich wie im Bahnfernverkehr stiegen die Fluggastzahlen das gesamte Jahr kontinuierlich, insbesondere ab dem 3. Quartal zeigte die Entwicklung dynamisch nach oben.³⁵

Andere Kenngrößen des Personenverkehrs in Österreich

Motorisierungsgrad (PKW-Bestand je 1.000 Einwohner)



Fluggäste (ohne Transitpassagiere – Änderung in %)*



* Vorläufige Schätzung.

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen.

Obwohl auch die privaten Mitbewerber im österreichischen Schienenpersonenverkehr 2021 noch weit unter dem Vorkrisenniveau unterwegs waren, bereiteten sie Expansionsplänen auf die Zeit danach vor: Die WESTbahn plant für 2022 ihr Angebot bis nach München zu erweitern.³⁶ Regiojet hat zahlreiche internationale Verkehre bei den Regulierungsbehörden angemeldet. Geplante Relationen sind München – Wien – Budapest bzw. Bukarest, Warschau – Wien sowie im Winter Nachtzugverbindungen von Polen und Tschechien nach Tirol und Salzburg.³⁷

³² Statistik Austria.

³³ Statistik Austria.

³⁴ Fahrrad Wien und Emberger et al.

³⁵ Statistik Austria.

³⁶ Die Presse und WESTbahn.

³⁷ Rail Business.

Dass der Bahnverkehr auch noch 2021 unter der Krise litt, zeigen auch die Halbjahreszahlen anderer großer europäischer Bahnunternehmen. So verbuchten für das Jahr 2020 diverse Staatsbahnen in Europa starke Rückgänge bei den Transportleistungen: Sowohl bei ÖBB wie auch beispielsweise bei der DB (Fernverkehr und Regio), der SBB und der ČD ging die Personentransportleistung um rund 40% zurück. Das zeigt das 1. Halbjahr 2021 schon ein wesentlich inhomogeneres Bild: Die ÖBB wie auch die SBB mussten nur noch vergleichsweise geringe Rückgänge von 15 bzw. 13% hinnehmen. Hingegen sanken die Personentransportleistungen der tschechischen Staatbahn um 22% und jene der DB (in Deutschland) um fast 35%.³⁸

Wie sehr die Coronakrise den Bahnunternehmen zusetzt, verdeutlicht auch die Entwicklung der Auslandstöchter der französischen und niederländischen Staatsbahnen, die in Deutschland aktiv sind. Beide sind bereits 2020 in eine finanzielle Schieflage geraten. 2021 wurde dann der Verkauf der deutschen Töchter beschlossen. Der Betrieb der Verkehre wird teils durch Notvergaben aufrechterhalten.³⁹ Eine richtungsweisende Marktentwicklung gab es außerdem in Frankreich: Zum ersten Mal wurde eine Strecke an das private deutsche Verkehrsunternehmen Transdev vergeben.⁴⁰

Marktumfeld Güterverkehr

Im zweiten Halbjahr 2020 setzte bereits die Erholung der Industriekonjunktur ein, damit war auch beim Güterverkehr wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Dieser Aufholprozess setzte sich im Straßengüterverkehr in Österreich auch während der erneuten Lockdowns über den Winter 2020/21 unvermindert fort. Bereits zum Ende des ersten Halbjahres 2021 war der coronabedingte Einbruch des Jahres 2020 mehr als kompensiert.⁴¹ So rollten in den Sommermonaten von Juli bis September allein über den Brenner bereits um 0,8% mehr Lkw als im Vergleichszeitraum des Rekordjahres 2019. Auch beim Gesamtjahresaufkommen 2021 lag der Brennertransit nur mehr leicht unter dem Vorkrisenniveau.⁴² Zusätzlich ist auch der Lkw-Bestand in Österreich im Jahr 2021 um rd. 7% gewachsen – ein Zuwachs weit über dem langjährigen Schnitt. Allerdings wird hier sicherlich auch der Einmaleffekt durch die neue NoVA-Verpflichtung für Klein-Lkw sichtbar. Die Einführung im Sommer 2021 hat wohl zu einem Vorziehen geplanter Investitionen geführt.⁴³

Im Vergleich dazu verlief der Hochlauf des Schienengüterverkehrs eher schleppend. Im 1. Quartal 2021 wurde ein Minus von 6% im Vergleich zum Vorjahresquartal verzeichnet. Diese Entwicklung im Schienengüterverkehr hat unterschiedliche Ursachen. Im Jänner beeinträchtigen massive Schneefälle den gesamten Schienenverkehr in Österreich. Im Februar folgte die entgleisungsbedingte einwöchige Sperre der Weststrecke. Der März war von einer mehrwöchigen Sperre des Suezkanals durch das auf Grund gelaufene Containerschiffs „Ever Given“ geprägt. Das wiederum hatte massive Beeinträchtigungen bei den für den Schienengüterverkehr wichtigen Containertransporten zur Folge.⁴⁴

Insgesamt hat die Coronakrise die schwierige Wettbewerbssituation der Schiene im Vergleich zur Straße weiter verschärft. Die Preise im Straßengüterverkehr sind im Jahr 2020 auf einen neuen Tiefstwert gefallen. Der Anstieg im Jahr 2021 bedeutet nicht mehr als die Rückkehr zum Vorkrisenniveau.⁴⁵ Entsprechend ist im Jahr 2020 auch der Modalanteil der Schiene – gemessen an der Transportleistung im Landgüterverkehr in Österreich – weiter zurückgegangen. Damit lag er mit 28,1% bereits das dritte Jahr in Folge deutlich unter der 30-Prozentmarke. Allerdings wird nun für das Gesamtjahr 2021 mit einem deutlichen Plus sowohl bei der Straßen- als auch bei der Schienengütertransportleistung von rd. 9% bzw. rd. 8% im Vergleich zum Vorjahr gerechnet.⁴⁶ Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangsniveaus dürfte sich aber auch dieses Jahr der Modalanteil der Schiene in etwa auf dem Vorjahreswert einpendeln.

³⁸ DB, SBB und ČD.

³⁹ International Railway Journal, Rhein-Neckar-Zeitung, VRR.

⁴⁰ Handelsblatt.

⁴¹ ASFINAG, eigene Berechnungen.

⁴² Orf.at.

⁴³ Der Standard.

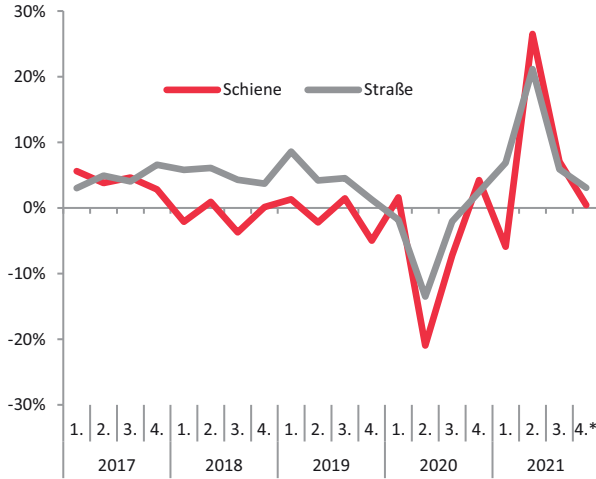
⁴⁴ Orf.at, Handelsblatt.

⁴⁵ Tim Consult.

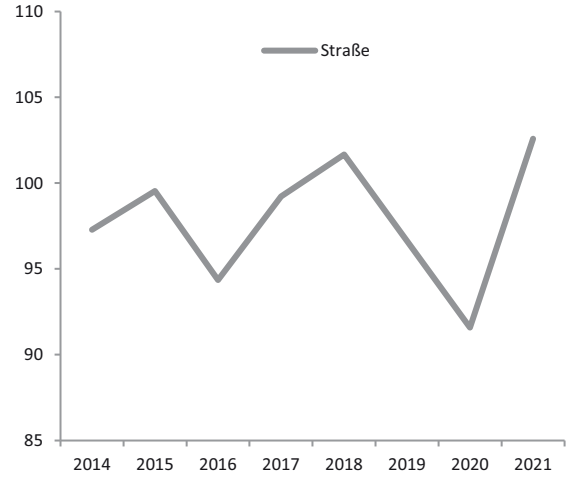
⁴⁶ Statistik Austria, ASFINAG.

Entwicklung von Gütertransportleistung und -preisen

Transportleistung Schiene und Straße
(Netto-tkm, Änderung zum Vorjahresquartal in %)



Straßentransportpreise
(Index 2015 = 100)

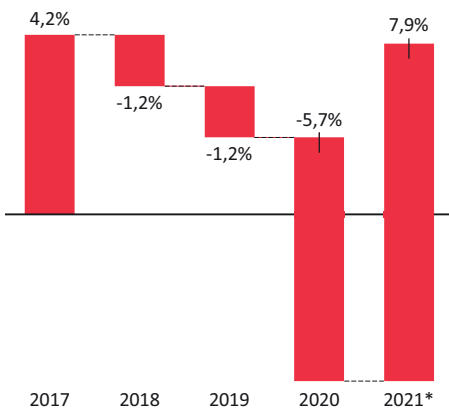


* Vorläufige Schätzung.
Quelle: Eurostat, Statistik Austria, ASFINAG, Tim Consult, eigene Berechnungen.

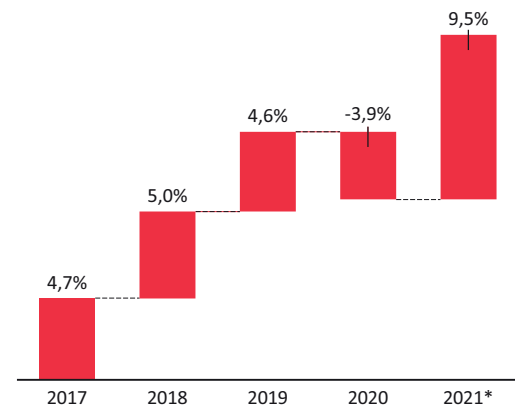
Corona hat auch zu einer weiteren Verschärfung des intramodalen Wettbewerbs im österreichischen Schienengüterverkehr beigetragen. Ein wesentlicher Faktor für diese Entwicklung im Jahr 2020 war die anteilige Verschiebung der Transportleistung hin zum Ganzzugverkehr, der ein Plus von rd. 4-Prozentpunkten verzeichnen konnte. Der Einzelwagenverkehr hingegen – der rd. zwei Drittel der Gütertransportleistung im ÖBB Netz abwickelt – war von den temporären Produktionsschließungen im 2. Quartal besonders betroffen und entsprechend rückläufig. Ebenfalls besonders betroffen von dieser Entwicklung war die RCA. Sie führt nahezu ausschließlich den Einzelwagenverkehr, während ihr Marktanteil im Bereich der Ganzzüge nur mehr bei rd. 50% liegt. Entsprechend ist der Marktanteil der RCA im Jahr 2020 bei inländischen Transportleistungen erneut um 2,7-Prozentpunkte auf 66,9% gefallen.⁴⁷ Die Produktionskürzungen in einigen für den Schienengüterverkehr besonders relevanten Industriebereichen wie Aluminium oder Papierindustrie – aufgrund der Verwerfungen in den globalen Lieferketten und der stark gestiegenen Energiepreise ab dem 4. Quartal 2021 – werden wohl verstärkt den Einzelwagenverkehr treffen.⁴⁸

Entwicklung der Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)



Straßengüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)



* Vorläufige Schätzung.
Quelle: Statistik Austria, ASFINAG, ÖBB Infrastruktur, eigene Berechnungen.

⁴⁷ Schienen Control.
⁴⁸ Die Presse.

Auch im Europäischen Vergleich zeigt sich, dass die Güterbahnen insgesamt noch mit den Folgen der Krise zu kämpfen hatten. So lagen bei der ČD Cargo und PKP Cargo die Transportleistungen im ersten Halbjahr 2021 noch um 12 bzw. 7% unter dem Niveau des Vergleichszeitraumes im Jahr 2019. Im Vergleich dazu konnten LINEAS, das größte private europäische Schienengüterverkehrsunternehmen, sowie die DB Cargo zumindest beinahe wieder an das Vorkrisenniveau anschließen. Für Letztere bedeutet dies jedoch lediglich die Rückkehr zu einem Allzeittiefststand in der Entwicklung der letzten Jahre.⁴⁹ Die SBB Cargo hingegen konnte im ersten Halbjahr 2021 mit einem Plus von 4% im Vergleich zu 2019 einen deutlichen Anstieg der Transportleistung erzielen. Grund für diese Entwicklung sind zum einen die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, wodurch nun auf der Gotthard-Achse längere und schwerere Züge verkehren können, sowie die strikte Verlagerungspolitik im Transitverkehr, die die Wettbewerbsbedingungen für die Bahn fairer gestalten als in anderen Ländern.⁵⁰

Zahlreiche europäische Staaten haben mit Stützungsmaßnahmen, insbesondere der temporären Reduktion bzw. Aussetzung des Trassenbenützungsentgeltes reagiert – oft auch noch bis ins Jahr 2021 hinein. In Österreich wurde das Infrastrukturbenützungsentgelt für den Schienengüterverkehr sogar für das gesamte Jahr 2021 erlassen. An den strukturellen Wettbewerbsungleichgewichten, mit denen die Schiene im Vergleich zur Straße zu kämpfen hat, ändern diese temporären Maßnahmen jedoch wenig.⁵¹ Zurzeit lässt sich jedenfalls keine Trendwende in der Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs erkennen. Der Modalanteil der Schiene lag in den EU27 in den letzten Jahren konstant zwischen 19% und 20%.⁵²

Wachstumspotenziale für den Schienengüterverkehr werden mit der Entwicklung des Landgüterverkehrs über die neue Seidenstraße erwartet. Hier hat die Schiene seit Ausbruch der Coronapandemie – insbesondere vor dem Hintergrund der Engpässe und Ausfälle in der Containerschifffahrt – an Bedeutung gewonnen. In den nächsten Jahren könnte der Modalanteil der Schiene an Verkehren zwischen China und Europa auf 3 bis 5% steigen.⁵³

Marktumfeld Schieneninfrastruktur

Die Coronakrise hatte auch im Jahr 2021 noch Auswirkungen auf die Auslastung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur, insbesondere in Bezug auf den Personenverkehr. Die Anzahl der zurückgelegten Zugkilometer ist 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 wieder um 6,8% gestiegen. Das bedeutet eine Rückkehr der Verkehrsleistung auf das Vorkrisenniveau des Jahres 2019. Allerdings wurde im 1. Quartal 2021 aufgrund der erneuten Lockdowns über den Winter noch ein Minus von 1% im Vorjahresvergleich verzeichnet. Im Güterverkehr war im 1. Quartal 2021 eine Stagnation der Verkehrsleistung zu beobachten. Anders als beim Personenverkehr waren hier aber nicht Corona, sondern vielmehr Beeinträchtigungen durch Schnee im Jänner, die entgleisungsbedingte einwöchige Sperre der Weststrecke im Februar sowie die Sperre des Suezkanals im März die Gründe für diese Entwicklung. Zwar war für das Gesamtjahr 2021 für die Betriebsleistung ein Plus von 5,7% zu verzeichnen, das Vorkrisenniveau konnte damit jedoch noch nicht erreicht werden.⁵⁴

Die coronabedingten Rückgänge im Bereich der Personen- und Güterverkehre hatten jedoch keine negativen Auswirkungen auf den Schieneninfrastrukturneu- und -ausbau in Österreich. Bereits im Jahr 2020 konnte sich Österreich im Wettbewerb der europäischen Staaten mit den höchsten Bahninfrastrukturinvestitionen pro Kopf unter den Top 3 behaupten. Übertroffen wurde und wird Österreich nur von der Schweiz und Luxemburg auf den Rängen 1 und 2.⁵⁵ Doch auch in anderen Ländern kommt Bewegung in den Schieneninfrastrukturausbau. Zahlreiche EU-Staaten nutzen unter anderem auch Mittel aus dem Corona-Wiederaufbaufonds der EU für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in den kommenden Jahren. So sollen beispielsweise in Italien EU-Mittel in der Höhe von rd. 31,0 Mrd. EUR in den weiteren Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie in die Ertüchtigung von Regionalbahnen, Bahnhöfen und Schienengüterverkehrstrassen investiert werden.⁵⁶ In Österreich fließen insgesamt rd. 543,0 Mio. EUR an EU-Förderungen in Infrastrukturprojekte rund um die Errichtung der Koralmbahn. Die Förderung umfasst alle diesbezüglichen Errichtungsmaßnahmen ab dem 01.01.2020 inkl. des Flughafenastes, ausgenommen den Koralmtunnel selbst. Insgesamt erhält Österreich aus dem Aufbauinstrument „NextGenerationEU“ (NGEU) in den Jahren 2021 bis 2027 rd. 3,5 Mrd. EUR an EU-Fördermitteln.⁵⁷

⁴⁹ ČD, PKP, UIC, SBB.

⁵⁰ DVZ.

⁵¹ NEE.

⁵² Europäische Kommission.

⁵³ Orf.at, BCI Global.

⁵⁴ ÖBB-Infrastruktur AG.

⁵⁵ Allianz pro Schiene.

⁵⁶ Kurier.

⁵⁷ ÖBB-Infrastruktur AG.

In Deutschland hat das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im August seine Pläne für die geplanten Streckenaus- und -neubauten bis 2030 präsentiert. Kern der Maßnahmen ist die Einführung des sogenannten „Deutschland-Taktes“ – mit dem Ziel, an Knotenbahnhöfen das Umsteigen zwischen den Zügen ohne nennenswerte Wartezeiten zu ermöglichen. Für die notwendigen Bauvorhaben sowie für die Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Netz sind insgesamt rd. 40,0 Mrd. EUR veranschlagt.⁵⁸ Darunter fällt insbesondere auch die Reaktivierung von Streckenabschnitten und Regionalbahnen für den Personen- und Güterverkehr.⁵⁹ Weitere Maßnahmen für den Güterverkehr umfassen auch die Eintaktung fixer Trassen für Gütertransporte sowie den Ausbau von Überholgleisen entlang der transeuropäischen Korridore in Deutschland. Ein besonderer Fokus liegt auf der stark befahrenen Rheintal-Strecke. Neben den Baumaßnahmen der DB auf deutscher Seite plant auch die SNCF Schritte zur Ertüchtigung der auf französischem Staatsgebiet liegenden wichtigen Ausweichstrecken für den Güterverkehr. Insbesondere sollen hier die Lichtraumprofile in Tunneln vergrößert werden.⁶⁰

Eine Entscheidung wurde zudem im Trassenfindungsverfahren für den Brenner-Nordzulauf getroffen. Die Zulaufstrecke soll nun zwischen Ostermünchen und dem österreichischen Schafstau verlaufen – davon 60% im Tunnel. Die konkreten Planungen dafür stehen erst am Anfang.⁶¹ Im Vergleich dazu sind die Vorbereitungen auf italienischer Seite bereits weiter fortgeschritten. In den ersten Monaten 2022 soll bereits mit den Vorbereitungsmaßnahmen zur Errichtung des Südzulaufs im Bereich des Villnößtals begonnen werden.⁶²

Aus österreichischer Perspektive ist aktuell für den Schienengüterverkehr in Richtung Süden der geplante zweigleisige Ausbau des slowenischen Streckenabschnitts zwischen Divača und Koper von großer Bedeutung. Nachdem nun im Frühjahr 2021 auch das zweite Baualot an ein slowenisch-türkisches Konsortium vergeben wurde, sollen die Arbeiten bis 2025 abgeschlossen sein. Ab dann sind Geschwindigkeiten von 160 km/h im Personen- und 120 km/h im Güterverkehr möglich.⁶³ Im Hafen Koper selbst wiederum läuft aktuell ein Projekt zur automatischen digitalen Erfassung aller ein- und ausgehenden Container und Güterwagen.⁶⁴

Mit Tschechien setzt nun ein weiteres Land in Europa auf den Aufbau eines eigenen Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Schienenpersonenverkehr. Dieser Ausbau erfolgt im Einklang mit den entsprechenden Schwerpunktsetzungen der EU-Kommission im Rahmen der europäischen Smart Mobility Strategie.⁶⁵ Wie der staatliche Infrastrukturbetreiber Správa Železnic bekannt gab, soll das Hochgeschwindigkeitsnetz bis 2045 entstehen. Die Strecke soll entlang der Nordost-Südwest-Magistrale zwischen Dresden und Brünn mit Anbindungen ab Prag und Brünn Richtung Polen verlaufen und Geschwindigkeiten bis 320 km/h ermöglichen.⁶⁶ Errichtet werden soll dieses rd. 18,0 Mrd. EUR schwere und 660 km lange Vorhaben in Kooperation mit der französischen Staatsbahn SNCF.

⁵⁸ Rail Business.

⁵⁹ Allianz pro Schiene.

⁶⁰ Rail Business.

⁶¹ Verkehrsrd.schau.

⁶² Dolomiten Tagblatt.

⁶³ Railway Pro.

⁶⁴ Railway Pro.

⁶⁵ Europäische Kommission.

⁶⁶ Rail Business.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

Das Geschäftsjahr 2021 war geprägt durch den Einfluss der weltweiten COVID-19-Krise, die sich unter anderem in Form von geringeren Zugkilometerleistungen, beförderten Fahrgäst:innen, transportierten Tonnen und den damit zusammenhängenden Ergebnisbeiträgen widerspiegelt. Konkrete Auskunft über die Bilanz- und GuV-Effekte werden in den Erläuterungen zum Konzernabschluss in Abschnitt 3 gegeben.

Für eine Einschätzung der Auswirkungen der Ukraine Krise wird auf Erläuterung 35 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2021 verwiesen.

C.1. Umsatzentwicklung

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen in Mio. EUR	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	2.525,5	2.136,9	388,6	18%
Teilkonzern Rail Cargo Austria	1.888,7	2.196,6	-307,9	-14%
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	931,6	899,4	32,2	4%
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.298,8	1.266,1	32,7	3%
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-2.289,1	-2.415,9	126,8	5%
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	4.355,5	4.083,1	272,4	7%
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	2.630,8	2.641,2	-10,4	0%
Gesamterträge	6.986,3	6.724,3	262,0	4%
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	160	154	6	4%

Bei einem Rückgang des durchschnittlichen Personalstands von 43.564 auf 43.533 Mitarbeiter:innen stieg die Kennzahl Gesamterträge pro Mitarbeiter:in⁶⁷ auf rd. 160 TEUR (Vj: rd. 154 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.103,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.090,7 Mio. EUR) etwa 25% (Vj: 27%).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.525,5	2.136,9	388,6	18%
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes</i>	<i>1.198,2</i>	<i>1.187,9</i>	<i>10,3</i>	<i>1%</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden</i>	<i>277,3</i>	<i>256,7</i>	<i>20,6</i>	<i>8%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	138,4	44,1	94,3	214%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.664,0	2.181,0	483,0	22%

Die Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2021 betragen rd. 2.525,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.136,9 Mio. EUR). Das entspricht einem Anstieg von 18% gegenüber dem Vorjahr. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 192,4 Mio. EUR (Vj: rd. 115,9 Mio. EUR) etwa 8% (Vj: 5%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 76,5 Mio. EUR respektive 66%.

Rd. 1.198,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.187,9 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes sowie rd. 277,3 Mio. EUR (Vj: rd. 256,7 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

Fahrgäst:innen in Mio.	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	24,4	20,6	3,8	18%
Nahverkehr Schiene	163,2	142,2	21,0	15%
Summe Schiene	187,6	162,8	24,8	15%
Bus	135,3	123,7	11,6	9%
Summe	322,9	286,5	36,4	13%

⁶⁷ Gesamterträge pro Mitarbeiter:in: Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe).

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte einen Anstieg der Fahrgäst:innenzahl im Schienenverkehr auf rd. 187,6 Mio. Personen (Vj: rd. 162,8 Mio. Personen) verzeichnen, und die Gesamterträge stiegen um 22%. Die Fahrgäst:innenzahl im Unternehmensbereich Bus verzeichneten ebenfalls einen Anstieg auf rd. 135,3 Mio. Personen (Vj: rd. 123,7 Mio. Personen). Die Fahrgäst:innenzahl des Jahres 2019 (rd. 476,8 Mio. Personen) konnten damit jedoch weder im Schienenverkehr (rd. 266,6 Mio. Personen) noch im Unternehmensbereich Bus (rd. 210,2 Mio. Personen) erreicht werden.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen (konsolidiert)	94,1	95,3	-1,2	-1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.888,7	2.196,6	-307,9	-14%
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>107,0</i>	<i>92,3</i>	<i>14,7</i>	<i>16%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	44,4	68,2	-23,8	-35%
Gesamterträge in Mio. EUR	1.933,1	2.264,8	-331,7	-15%

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Rückgang auf rd. 1.933,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.264,8 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 959,3 Mio. EUR (Vj: rd. 944,8 Mio. EUR) etwa 51% (Vj: 43%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 14,5 Mio. EUR oder 2% an. Im Vorjahr sind sie um rd. 53,7 Mio. EUR oder 5% gestiegen.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Rückgang auf rd. 1.888,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.196,6 Mio. EUR). Rd. 107,0 Mio. EUR oder 6% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 92,3 Mio. EUR oder 4%) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 11,6 Mio. EUR (Vj: rd. 468,9 Mio. EUR) zuzuschreiben.

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

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 95,3 Mio. auf rd. 94,1 Mio. Tonnen. Im Jahr 2019 lag dieser Wert noch bei rd. 105,3 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	Konventioneller Wagenladungsverkehr		Unbegleiteter kombinierter Verkehr		Rollende Landstraße		Summe	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Rail Cargo Austria AG exkl. Ausland	52,2	49,1	13,3	13,9	6,4	5,3	71,9	68,3
Rail Cargo Austria AG im Ausland	12,8	13,2	7,2	5,7	0,2	0,1	20,2	19,0
Rail Cargo Hungaria Zrt.	22,3	24,8	3,1	2,5	0,0	0,0	25,4	27,3
Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	0,1	0,0	0,6	0,5	0,0	0,0	0,7	0,5
Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	2,0	2,2	0,2	0,1	0,0	0,0	2,2	2,3
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	3,2	2,7	0,5	0,5	0,0	0,0	3,7	3,2
Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	2,2	2,9	3,0	1,4	0,0	0,0	5,2	4,3
Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	2,5	2,2	2,9	2,4	0,3	0,1	5,7	4,7
Rail Cargo Carrier – Romania s.r.l.	0,3	0,6	0,6	0,5	0,0	0,0	0,9	1,1
Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	0,1	0,1	0,6	0,6	0,0	0,0	0,7	0,7
Rail Cargo Carrier – Slovenia d.o.o.	2,2	2,2	0,3	0,3	0,0	0,0	2,5	2,5
Rail Cargo Carrier – Poland Sp. z.o.o.	0,2	0,0	0,2	0,3	0,0	0,0	0,4	0,3
Summe nicht konsolidiert	100,1	100,0	32,5	28,7	6,9	5,5	139,5	134,2
abzüglich konzerninterner Verkehre	-28,3	-26,3	-16,6	-12,3	-0,5	-0,3	-45,4	-38,9
Summe konsolidiert	71,8	73,7	15,9	16,4	6,4	5,2	94,1	95,3

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	156,6	146,9	9,7	7%
Bruttotonnenkilometer in Mio.	78.681,6	73.161,2	5.520,4	8%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	749	699	50	7%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.763	1.662	101	6%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.597	2.633	-36	-1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	931,6	899,4	32,2	4%
Sonstige Erträge in Mio. EUR	2.387,3	2.429,6	-42,3	-2%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.318,9	3.329,0	-10,1	0%

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns betragen rd. 931,6 Mio. EUR (Vj: rd. 899,4 Mio. EUR). Davon entfallen rd. 671,2 Mio. EUR (Vj: rd. 658,8 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns. Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Lediglich Umsätze in der Höhe von rd. 23,8 Mio. EUR (Vj: rd. 21,4 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Zugkilometerleistung auf rd. 156,6 Mio. Zkm (Vj: rd. 146,9 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	108,0	101,1	6,9	7%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>103,0</i>	<i>97,2</i>	<i>5,8</i>	<i>6%</i>
Güterverkehr	40,8	38,6	2,2	6%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>27,3</i>	<i>27,1</i>	<i>0,2</i>	<i>1%</i>
Dienst- und Lokzüge	7,8	7,2	0,6	8%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>5,5</i>	<i>5,3</i>	<i>0,2</i>	<i>4%</i>
Gesamt	156,6	146,9	9,7	7%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>135,8</i>	<i>129,6</i>	<i>6,2</i>	<i>5%</i>

Im Geschäftsjahr 2021 sind die Bruttotonnenkilometer (BTkm) um rd. 5.520,4 Mio. BTkm angestiegen. Während im Geschäftsjahr 2020 rd. 16,2 Mrd. BTkm oder 22% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2021 auf rd. 19,4 Mrd. BTkm, was 25% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	30.370,7	28.380,1	1.990,6	7%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>28.884,6</i>	<i>27.177,6</i>	<i>1.707,0</i>	<i>6%</i>
Güterverkehr	47.184,2	43.709,3	3.474,9	8%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>29.566,0</i>	<i>28.992,5</i>	<i>573,5</i>	<i>2%</i>
Dienst- und Lokzüge	1.126,7	1.071,8	54,9	5%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>845,4</i>	<i>840,2</i>	<i>5,2</i>	<i>1%</i>
Gesamt	78.681,6	73.161,2	5.520,4	8%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>59.296,0</i>	<i>57.010,3</i>	<i>2.285,7</i>	<i>4%</i>

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	749	699	50	7%
Bahnstromverbrauch ab Oberleitung	1.763	1.662	101	6%

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2021 rd. 749 GWh (Vj: rd. 699 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	644	675	-31	-5%
Konzerninterne Nutzung	233	238	-5	-2%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	566	556	10	2%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.136	1.146	-10	-1%
Gebäudeflächen	2.579	2.615	-36	-1%
Vermietete Außenflächen	18	18	0	0%
Gesamter Bestand	2.597	2.633	-36	-1%

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

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden in Mio. EUR	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur
Verkehrsdienstbestellungen/Gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge des Bundes	1.198,2 (Vj: 1.187,8)	107,0 (Vj: 92,3)	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	277,3 (Vj: 256,7)	-	-
Betrieb Infrastruktur	-	-	388,4 (Vj: 469,6)
Instandhaltung und Investitionen	-	-	1.582,0 (Vj: 1.547,2)
Gesamtsumme	1.475,5 (Vj: 1.144,5)	107,0 (Vj: 92,3)	1.970,4 (Vj: 2.016,8)

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr hat Verkehrsdienstbestellungen für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene mit dem Bund sowie mit Ländern und Gemeinden geschlossen. Dafür erhielt der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr 2021 vom Bund rd. 1.198,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.187,8 Mio. EUR) sowie von den Ländern und Gemeinden rd. 277,3 Mio. EUR (Vj: 256,7 Mio. EUR). Die gestiegene Leistungsabgeltung betrifft vor allem zusätzliche Leistungsbestellungen, die Fuhrparkänderungen sowie Valorisierungen.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria erhält Beiträge für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße. Basis für die Beiträge ist das durch die EU notifizierte „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Die Zahlungen betragen im Berichtsjahr rd. 107,0 Mio. EUR (Vj: rd. 92,3 Mio. EUR).

Die Reduktion der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG ist im Wesentlichen auf den Betrieb der Infrastruktur zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Die Zuschüsse des Bundes sind im Zuschussvertrag 2018 bis 2023 und im korrespondierenden Rahmenplan festgelegt. Dementsprechend beträgt der Anteil der Zuschüsse des Bundes für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017ff. 80% der jährlichen Investitionsausgaben in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität. 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. Im Jahr 2021 beträgt dieser Beitrag des Bundes rd. 985,1 Mio. EUR (Vj: rd. 969,84 Mio. EUR). Für die Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung) der Infrastruktur leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von rd. 596,9 Mio. EUR (Vj: rd. 577,3 Mio. EUR).

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 388,4 Mio. EUR (Vj: rd. 469,6 Mio. EUR). Dieser Beitrag wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen zu erzielenden Erlöse (von Nutzern der Schieneninfrastruktur) die anfallenden Aufwendungen (bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung) nicht abdecken. Performanceverbesserungen sowie Abgrenzungen führten zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr.

C.2. Ertragslage

Ertragslage des ÖBB-Konzerns

Trotz einem weiteren von der COVID19-Pandemie geprägten Jahr konnte im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr ein Ergebnisanstieg verzeichnet werden. Während im ersten Halbjahr durch Lockdowns und Ausgangsbeschränkungen das Reiseverhalten der Kund:innen noch deutlich eingeschränkt war, wurde über die Sommermonate ein Anstieg bei Tariferlösen und Fahrgäst:innenn spürbar. Eine erneute Notvergabe der Weststrecke aber auch Leistungsausweitungen auf Schiene und gewonnene Ausschreibungen beim Postbus führen in den Bestellerentgelten zu einem Ergebnis über Vorjahr.

Auch der Geschäftsverlauf des Teilkonzerns Rail Cargo Austria konnte im Vergleich zum Vorjahr höhere Volumen und Umsätze erzielen. Dies liegt neben einer besseren Marktentwicklung als erwartet v. a. auch an einer guten operativen Performance, intensiven Gegensteuerungsmaßnahmen sowie an staatlichen COVID-19 bedingten Unterstützungsmaßnahmen. Ein wesentlicher Teil der Ergebnisverbesserung ist auch auf den Verkauf der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH an die ÖBB Personenverkehr Aktiengesellschaft zurückzuführen.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur zeigt ebenfalls eine leichte Erholung durch positive Mengeneffekte im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie auf.

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ⁶⁸ in Mio. EUR	628,7	624,6	4,1	1%
EBIT-Marge ⁶⁹ in %	9,0%	9,3%	-0,3%	-3%
EBITDA ⁷⁰ in Mio. EUR	1.965,5	1.848,6	116,9	6%
EBT in Mio. EUR	170,0	58,6	111,4	>100%
Eigenkapitalrentabilität ⁷¹ in %	5,2%	2,1%	3,1%	>100%
Gesamtkapitalrentabilität ⁷² in %	1,8%	1,9%	-0,1%	-5%

Mit Gesamterträgen von rd. 6.986,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6.724,3 Mio. EUR) konnte gegenüber dem Vorjahr ein leichter Anstieg verzeichnet werden. Das EBIT des ÖBB-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 628,7 Mio. EUR (Vj: rd. 624,6 Mio. EUR). Die EBIT-Marge sank von 9,3% des Vorjahres auf 9,0%. Das EBITDA stieg im Berichtsjahr um 6% auf rd. 1.965,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.848,6 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 58,6 Mio. EUR im Vorjahr wird dieses Jahr ein EBT von rd. 170,0 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Anstieg von rd. 111,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 5,2% (Vj: 2,1%), die Gesamtkapitalrentabilität 1,8% (Vj: 1,9%).

Struktur der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2021	in % der Gesamterträge	2020	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	4.355,5	62%	4.083,1	61%	272,4	7%
Andere aktivierte Eigenleistungen	475,2	7%	444,3	7%	30,9	7%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.155,6	31%	2.196,9	33%	-41,3	-2%
Gesamterträge	6.986,3	100%	6.724,3	100%	262,0	4%
Materialaufwand	405,7	6%	379,8	6%	25,9	7%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.402,2	20%	1.313,8	20%	88,4	7%
Personalaufwand	2.751,5	39%	2.742,9	41%	8,6	0%
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	1.336,8	19%	1.224,0	18%	112,8	9%
Sonstiger betrieblicher Aufwand	461,4	7%	439,2	7%	22,2	5%
Gesamtaufwand	6.357,6	91%	6.099,7	91%	257,9	4%
EBIT	628,7	9%	624,6	9%	4,1	1%
Finanzergebnis	-458,7	-7%	-566,0	-8%	107,3	19%
EBT	170,0	2%	58,6	1%	111,4	>100%

⁶⁸ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

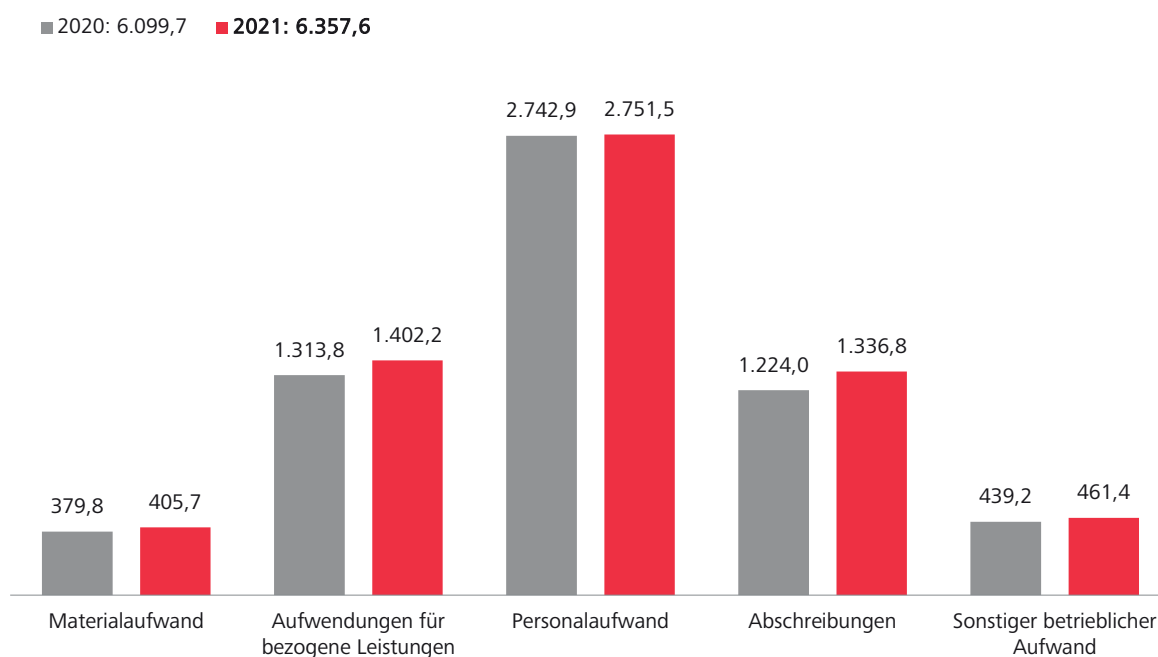
⁶⁹ EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

⁷⁰ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

⁷¹ Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

⁷² Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Gesamtaufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2021 um rd. 257,9 Mio. EUR auf rd. 6.357,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6.099,7 Mio. EUR) an.

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr mit rd. 2.751,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.742,9 Mio. EUR) nahezu konstant geblieben und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in beläuft sich wie im Vorjahr auf rd. 63 TEUR. Die Personalintensität⁷³ – der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – konnte mit 39% (Vj: 41%) leicht verbessert. Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiter:innenanzahl befinden sich im Kapitel D.2. Personalbericht.

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Anstieg auf rd. 405,7 Mio. EUR (Vj: rd. 379,8 Mio. EUR). Dieser Posten enthält Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 110,7 Mio. EUR (Vj: rd. 92,1 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 71,5 Mio. EUR (Vj: rd. 63,7 Mio. EUR).

Mit rd. 1.402,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.313,8 Mio. EUR) bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen die zweitgrößte Aufwandskategorie. Dieser Posten enthält vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeugmieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen. Er beinhaltet auch sonstige bezogene Leistungen, die sich vorwiegend aus nicht aktivierungsfähigen Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen im Speditionsbereich zusammensetzen. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen lag wie im Vorjahr bei 26% der Gesamterträge. Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 112,8 Mio. EUR auf rd. 1.336,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.224,0 Mio. EUR).

⁷³ Personalintensität: Personalaufwand / Gesamterträge.

Ein Rückgang konnte bei den Steuern und Abgaben (-9% auf rd. 42,6 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen den Provisionen (46% auf rd. 9,2 Mio. EUR), bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (30% auf rd. 39,6 Mio. EUR), beim übrigen sonstigen Aufwand (5% auf rd. 251,6 Mio. EUR), bei den Betriebskosten (2% auf rd. 103,4 Mio. EUR) sowie beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (1% auf rd. 15,0 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um rd. 22,2 Mio. EUR oder 5% auf rd. 461,4 Mio. EUR (Vj: rd. 439,2 Mio. EUR).

Für das Geschäftsjahr 2021 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in Höhe von rd. 458,7 Mio. EUR (Vj: rd. 566,0 Mio. EUR) aus. Der Zinsaufwand beträgt rd. 503,3 Mio. EUR (Vj: rd. 572,3 Mio. EUR).

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.525,5	2.136,9	388,6	18%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.664,0	2.181,0	483,0	22%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.527,9	-2.133,9	-394,0	-18%
EBIT in Mio. EUR	136,1	47,1	89,0	>100%
EBIT-Marge in %	5,1%	2,2%	2,9%	>100%
EBITDA in Mio. EUR	350,6	230,0	120,6	52%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-46,8	-40,8	-6,0	-15%
EBT in Mio. EUR	89,3	6,3	83,0	>100%
Eigenkapitalrentabilität in %	6,6%	0,5%	6,1%	>100%
Gesamtkapitalrentabilität in %	2,5%	1,0%	1,5%	>100%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg der Umsatzerlöse um 18% auf rd. 2.525,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.136,9 Mio. EUR).

Der Personalaufwand des Teilkonzerns betrug im Geschäftsjahr 2021 rd. 652,3 Mio. EUR (Vj: rd. 410,3 Mio. EUR), das entspricht einem Anstieg von rd. 242,0 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in beträgt rd. 59 TEUR (Vj: rd. 57 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen beträgt 24% (Vj: 19%). Der Materialaufwand belief sich auf rd. 274,8 Mio. EUR (Vj: rd. 110,6 Mio. EUR). Er beinhaltet unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 43,8 Mio. EUR (Vj: rd. 43,4 Mio. EUR) sowie für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 40,1 Mio. EUR (Vj: rd. 36,6 Mio. EUR). Die bezogenen Leistungen gingen im Vorjahresvergleich um 10% auf rd. 1.123,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.252,0 Mio. EUR) zurück. In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 100,1 Mio. EUR (Vj: rd. 93,1 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 555,5 Mio. EUR (Vj: rd. 511,0 Mio. EUR) und Infrastrukturbenutzungsentgelte an Drittbahnen in der Höhe von rd. 320,6 Mio. EUR (Vj: rd. 331,5 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte 52% (Vj: 62%) aus.

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.888,7	2.196,6	-307,9	-14%
Gesamterträge in Mio. EUR	1.933,1	2.264,8	-331,7	-15%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-1.879,0	-2.230,2	351,2	16%
EBIT in Mio. EUR	54,1	34,6	19,5	56%
EBIT-Marge in %	2,8%	1,5%	1,3%	87%
EBITDA in Mio. EUR	240,0	167,3	72,7	43%
Finanzergebnis in Mio. EUR	67,5	-27	94,5	>100%
EBT in Mio. EUR	121,6	7,6	114,0	>100%
Eigenkapitalrentabilität in %	47,0%	3,4%	43,6%	>100%
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,3%	1,5%	1,8%	>100%

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg des EBIT auf rd. 54,1 Mio. EUR (Vj: rd. 34,6 Mio. EUR). Dies entspricht einer Verbesserung um rd. 19,5 Mio. EUR. Bei einem Rückgang der Gesamterträge auf rd. 1.933,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.264,8 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von 2,8% nach 1,5% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Anstieg von rd. -27,0 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. 67,5 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2021 ein EBT in Höhe von rd. 121,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,6 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug 3,3% (Vj: 1,5%) und das EBITDA rd. 240,0 Mio. EUR (Vj: rd. 167,3 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 1.879,0 Mio. EUR um 16% niedriger als im Vorjahr (Vj: rd. 2.230,2 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Diese sind im Berichtsjahr um 4% auf rd. 1.277,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.229,3 Mio. EUR) gestiegen. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenützung inkl. Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung sowie Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge sowie sonstige Leistungen. Der Personalaufwand sank im Berichtsjahr auf rd. 237,9 Mio. EUR (Vj: rd. 462,3 Mio. EUR), und der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in von rd. 49 TEUR des Vorjahres auf rd. 42 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug 12% (Vj: 20%). Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht 69% (Vj: 63%) der Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	931,6	899,4	32,2	4%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.318,9	3.329,0	-10,1	0%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.917,7	-2.838,2	-79,5	-3%
EBIT in Mio. EUR	401,2	490,8	-89,6	-18%
EBIT-Marge in %	12,1%	14,7%	-2,6%	-18%
EBITDA in Mio. EUR	1.262,1	1.331,2	-69,1	-5%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-390,3	-480,6	90,3	19%
EBT in Mio. EUR	10,9	10,2	0,7	7%
Eigenkapitalrentabilität in %	0,6%	0,7%	-0,1%	-14%

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.318,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.329,0 Mio. EUR). Daraus ergibt sich ein leichter Rückgang der Gesamterträge um rd. 10,1 Mio. EUR gegenüber dem Jahr 2020. Bei einem durchschnittlichen Mitarbeiter:innenstand von 18.444 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.529 Mitarbeiter:innen) ist das wie im Vorjahr ein Ertrag von rd. 180 TEUR je Mitarbeiter:in.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2021 ein EBIT von rd. 401,2 Mio. EUR (Vj: rd. 490,8 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 12,1% (Vj: 14,7%).

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 390,3 Mio. EUR (Vj: rd. 480,6 Mio. EUR). Das EBT 2021 betrug rd. 10,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,2 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2021 einen Anstieg um 3% auf rd. 2.917,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.838,2 Mio. EUR).

Den größten Aufwandsposten bildet 2021 der Personalaufwand, der um 1% auf rd. 1.221,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.228,5 Mio. EUR) zurückging. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in betrug wie im Vorjahr rd. 66 TEUR. Daraus errechnet sich wie im Vorjahr ein Anteil von 37% der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns.

Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete diese Position im Berichtsjahr einen Anstieg von 2% auf rd. 860,8 Mio. EUR (Vj: rd. 840,5 Mio. EUR).

Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfielen 15% (Vj: 14%) der Gesamterträge.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB-Konzerns

Überblick	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	35.554,7	33.103,2	2.451,5	7%
Sachanlagenintensität ⁷⁴ in %	90%	90%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad ⁷⁵ in %	10%	9%	1%	11%
Sachanlagendeckungsgrad II ⁷⁶ in %	93%	92%	1%	1%
Working Capital ⁷⁷ in Mio. EUR	-342,1	-108,6	-233,5	>100%
Eigenkapitalquote ⁷⁸ in %	9,1%	8,4%	0,7%	8%
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	93,5	119,6	-26,1	-22%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2020	Struktur 2020	31.12.2021	Struktur 2021	Veränderung von 2020 auf 2021
Sachanlagen	28.245,8	29.846,7	91%	31.839,7	90%	1.993,0
Übrige langfristige Vermögenswerte	1.721,3	1.808,9	5%	1.880,8	5%	71,9
Kurzfristige Vermögenswerte	1.287,3	1.447,6	4%	1.834,2	5%	386,6
Bilanzsumme	31.254,4	33.103,2	100%	35.554,7	100%	2.451,5
Eigenkapital	2.644,8	2.767,7	8%	3.243,6	9%	475,9
Finanzschulden	25.342,7	26.666,3	81%	28.257,7	79%	1.591,4
Übrige Schulden	3.266,9	3.669,2	11%	4.053,4	11%	384,2

Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 7% auf rd. 35.554,7 Mio. EUR (Vj: rd. 33.103,2 Mio. EUR).

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

Der Sachanlagendeckungsgrad betrug per 31.12.2021 10% (Vj: 9%). Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 93% (Vj: 92%).

Das Working Capital beläuft sich auf rd. -342,1 Mio. EUR (Vj: rd. -108,6 Mio. EUR).

⁷⁴ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

⁷⁵ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

⁷⁶ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

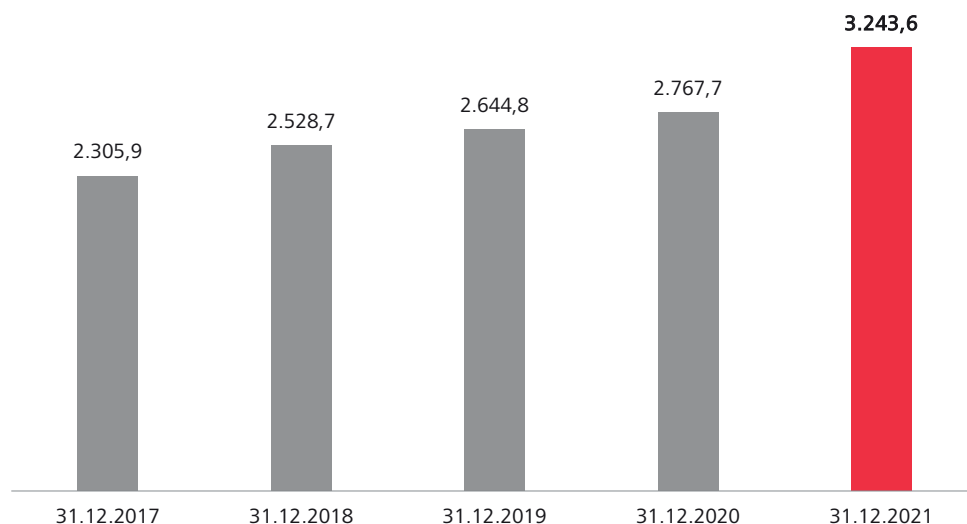
⁷⁷ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen.

⁷⁸ Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Gesamtkapital.

Passiva

Per 31.12.2021 weist der ÖBB-Konzern eine Eigenkapitalquote von 9,1% (Vj: 8,4%) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

Entwicklung des Eigenkapitals in Mio. EUR

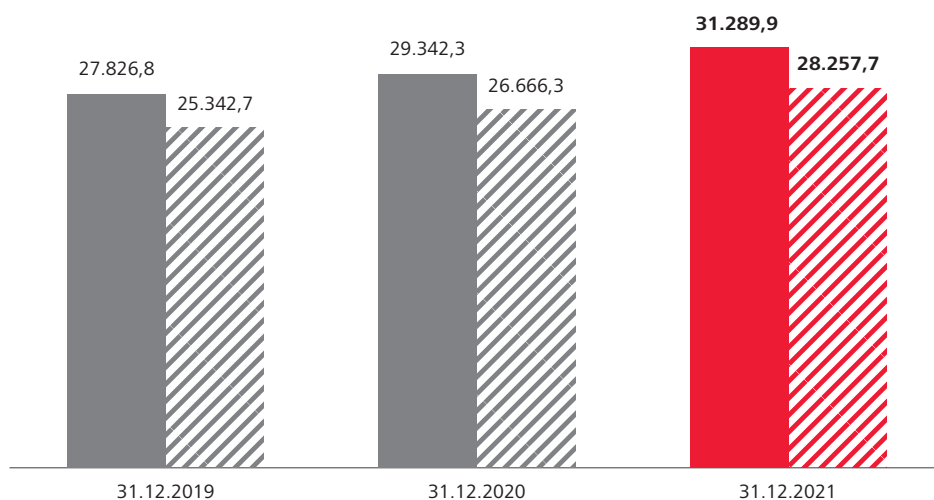


Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns beliefen sich per 31.12.2021 auf rd. 31.289,9 Mio. EUR (Vj: rd. 29.342,3 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 10.377,5 Mio. EUR (Vj: rd. 11.420,6 Mio. EUR) bilanziert.

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

Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 6% oder rd. 1.591,4 Mio. EUR auf rd. 28.257,7 Mio. EUR (Vj: rd. 26.666,3 Mio. EUR) an.

Verbindlichkeiten in Mio. EUR
davon **Finanzverbindlichkeiten** in Mio. EUR



Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten in Mio. EUR	davon		davon	
	Gesamt	kurzfristig	in %	langfristig
Finanzverbindlichkeiten	28.257,7	2.569,0	9%	25.688,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.154,4	1.154,4	100%	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.877,8	1.850,4	99%	27,4

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow⁷⁹ stieg im Berichtsjahr auf rd. -1.336,0 Mio. EUR (Vj: rd. -1.337,9 Mio. EUR) an. Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. 119,6 Mio. EUR zu rd. 93,5 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.433,1	1.294,4	138,7
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.769,1	-2.632,3	-136,8
Free Cashflow	-1.336,0	-1.337,9	1,9
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	1.429,5	1.457,5	-28,0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	93,5	119,6	-26,1

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

⁷⁹ Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	5.372,7	4.525,4	847,3	19%
Sachanlagenintensität in %	71%	68%	3%	4%
Sachanlagendeckungsgrad in %	36%	38%	-2%	-5%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	104%	120%	-16%	-13%
Eigenkapitalquote in %	25%	26%	-1%	-4%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2020	Struktur 2020	31.12.2021	Struktur 2021	Veränderung von 2020 auf 2021
Langfristige Vermögenswerte	3.437,3	3.634,5	80%	4.345,7	81%	711,2
Kurzfristige Vermögenswerte	629,1	890,9	20%	1.027,0	19%	136,1
Bilanzsumme	4.066,4	4.525,4	100%	5.372,7	100%	847,3
Eigenkapital	1.181,0	1.175,9	26%	1.361,6	25%	185,7
Langfristiges Fremdkapital	2.334,7	2.499,9	55%	2.604,9	48%	105,0
Kurzfristiges Fremdkapital	550,7	849,6	19%	1.406,2	26%	556,6

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 847,3 Mio. EUR auf rd. 5.372,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4.525,4 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 71% (Vj: 68%). Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 36% (Vj: 38%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 104% (Vj: 120%). Das Working Capital belief sich auf rd. 284,7 Mio. EUR (Vj: rd. 81,1 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 185,7 Mio. EUR auf rd. 1.361,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.175,9 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 25% (Vj: 26%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 20% auf rd. 3.470,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.903,6 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 174,7 Mio. EUR oder 7% auf rd. 2.763,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.589,0 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	1.635,8	2.337,9	-702,1	-30%
Sachanlagenintensität in %	35%	26%	9%	35%
Sachanlagendeckungsgrad in %	45%	36%	9%	25%
Eigenkapitalquote in %	16%	9%	7%	78%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2020	Struktur 2020	31.12.2021	Struktur 2021	Veränderung von 2020 auf 2021
Langfristige Vermögenswerte	1.346,3	1.056,3	45%	1.042,6	64%	-13,7
Kurzfristige Vermögenswerte	826,6	1.281,6	55%	593,2	36%	-688,4
Bilanzsumme	2.172,9	2.337,9	100%	1.635,8	100%	-702,1
Eigenkapital	171,9	220,8	9%	258,8	16%	38,0
Langfristiges Fremdkapital	1.123,7	929,8	40%	830,1	51%	-99,7
Kurzfristiges Fremdkapital	877,3	1.187,3	51%	546,9	33%	-640,4

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 702,1 Mio. EUR respektive um 30% auf rd. 1.635,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.337,9 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 35% (Vj: 26%). Der Sachanlagendeckungsgrad belief sich auf 45% (Vj: 36%). Das Working Capital betrug rd. 54,6 Mio. EUR (Vj: rd. 83,8 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 38,0 Mio. EUR auf rd. 258,8 Mio. EUR (Vj: rd. 220,8 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 16% (Vj: 9%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns sanken in Summe um rd. 226,2 Mio. EUR oder 15% auf rd. 1.301,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.528,0 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten gingen auf rd. 1.007,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.293,6 Mio. EUR) zurück.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	28.901,8	26.816,9	2.084,9	8%
Sachanlagenintensität in %	92%	93%	-1%	-1%
Sachanlagendeckungsgrad in %	7%	6%	1%	17%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	91%	88%	3%	3%
Eigenkapitalquote in %	6%	5%	1%	20%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2020	Struktur 2020	31.12.2021	Struktur 2021	Veränderung von 2020 auf 2021
Langfristige Vermögenswerte	24.730,0	26.170,2	98%	27.894,0	97%	1.723,8
Kurzfristige Vermögenswerte	566,7	646,7	2%	1.007,8	4%	361,1
Bilanzsumme	25.296,7	26.816,9	100%	28.901,8	100%	2.084,9
Eigenkapital	1.420,4	1.440,2	5%	1.737,3	6%	297,1
Langfristiges Fremdkapital	19.564,7	20.424,2	76%	22.362,3	77%	1.938,1
Kurzfristiges Fremdkapital	4.311,6	4.952,5	19%	4.802,2	17%	-150,3

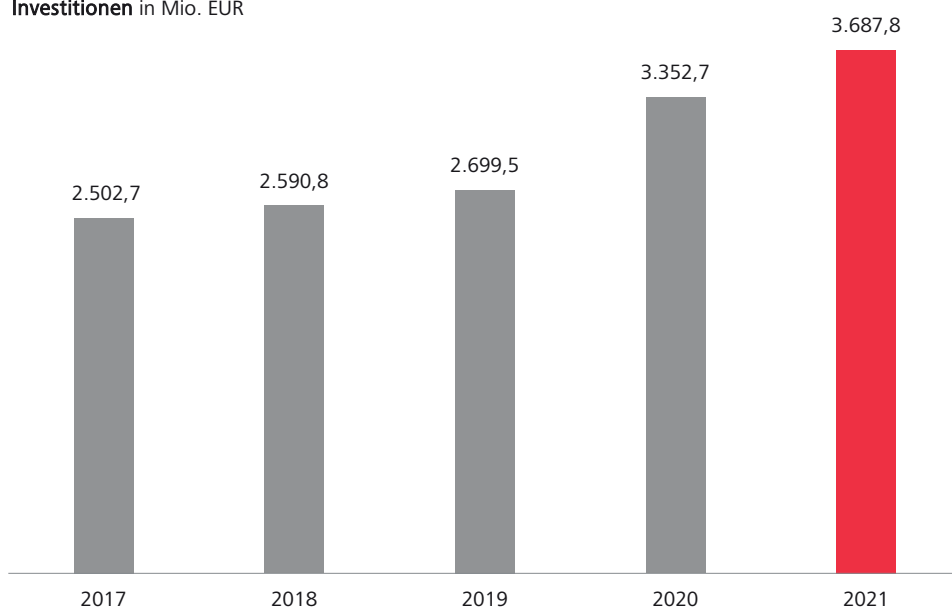
Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg per 31.12.2021 um 8% auf rd. 28.901,8 Mio. EUR (Vj: rd. 26.816,9 Mio. EUR) auf. Die Sachanlagenintensität beläuft sich auf 92% (Vj: 93%). Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag 7% (Vj: 6%). Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 91% (Vj: 88%). Das Working Capital lag bei rd. -634,6 Mio. EUR (Vj: rd. -519,7 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 297,1 Mio. EUR auf rd. 1.737,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.440,2 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 6% (Vj: 5%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7% auf rd. 26.697,4 Mio. EUR (Vj: rd. 24.963,9 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 8% auf rd. 24.529,0 Mio. EUR (Vj: rd. 22.787,3 Mio. EUR) entfallen 92% (Vj: 91%) aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	3.687,8	3.352,7	335,1	10%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ⁸⁰ in %	51%	46%	5%	11%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ⁸¹ in %	12%	11%	1%	9%

Investitionen in Mio. EUR

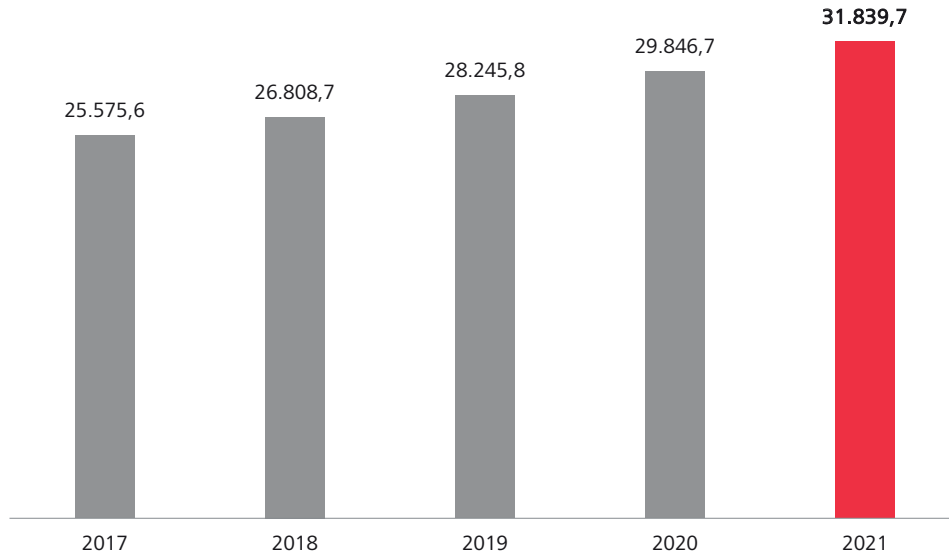


Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Vermögen mit einem Gesamtvolumen von rd. 3.687,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3.352,7 Mio. EUR). Sie werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert. Der genannte Wert wurde unter Berücksichtigung der Investitionen im Rahmen von Unternehmenserwerben ermittelt und entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 51% (Vj: 46%) der Gesamterträge bzw. 12% (Vj: 11%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

⁸⁰ Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.

⁸¹ Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

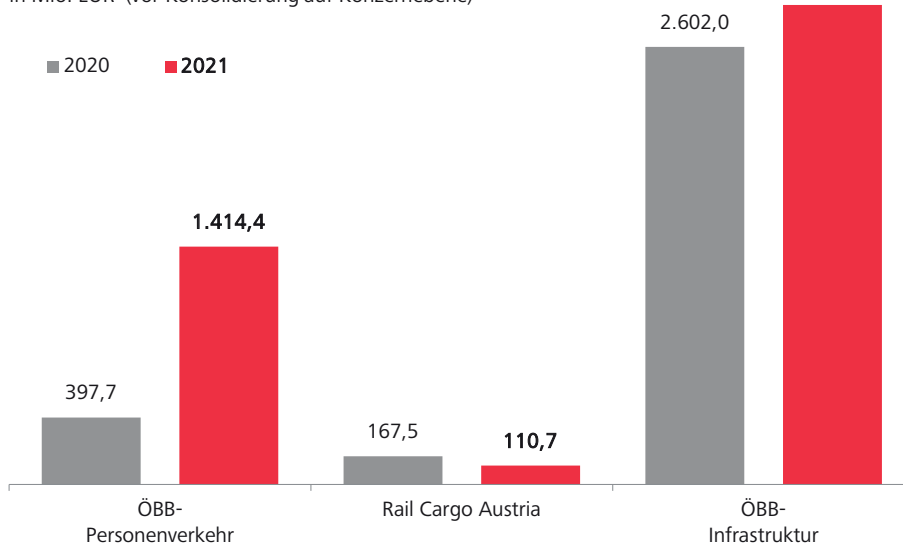
Sachanlagevermögen in Mio. EUR



Von den Investitionen in Höhe von rd. 3.687,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3.352,7 Mio. EUR) entfällt mit rd. 2.850,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.602,0 Mio. EUR) das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 26.478,8 Mio. EUR (Vj: rd. 24.893,1 Mio. EUR) beläuft sich wie im Vorjahr auf etwa 83% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns. Das wiederum beträgt in Summe rd. 31.839,7 Mio. EUR (Vj: rd. 29.846,7 Mio. EUR).

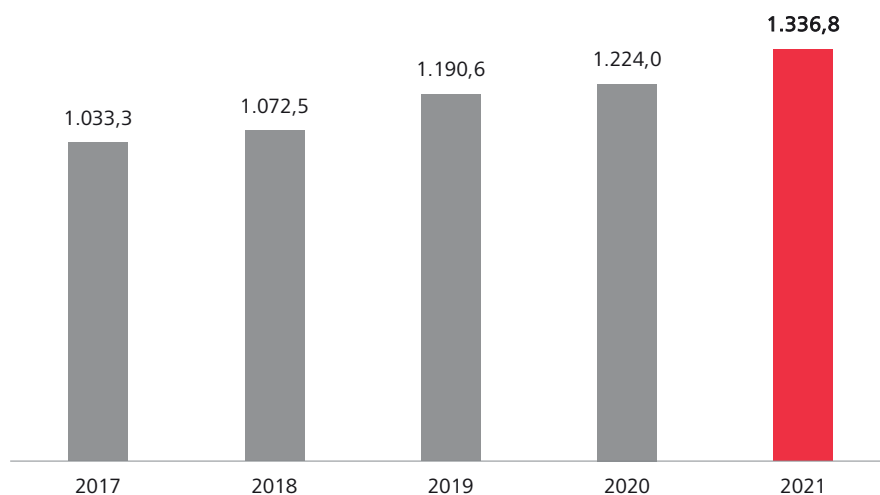
Übersicht der Investitionen nach Teilkonzernen

in Mio. EUR (vor Konsolidierung auf Konzernebene)



Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 112,8 Mio. EUR auf rd. 1.336,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.224,0 Mio. EUR).

Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns in Mio. EUR



Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	1.414,4	397,7	1.016,7	>100%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	52%	18%	34%	>100%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	36%	14%	22%	>100%

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 1.414,4 Mio. EUR (Vj: rd. 397,7 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 52% (Vj: 18%) der Gesamterträge oder 36% (Vj: 14%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Zugänge Konsolidierungskreis	690,6
Nahverkehrsinvestitionen	508,3
Fernverkehrsinvestitionen	122,6
Werkstättenleistung	52,1
Sonstige Investitionen	8,0
Sachanlagen	1.381,6
Zugänge Konsolidierungskreis	28,6
Sonstige Investitionen	4,2
Immaterielles Anlagevermögen	32,8
Summe Investitionen	1.414,4

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	110,7	167,5	-56,8	-34%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	6%	7%	-1%	-14%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	18%	19%	-1%	-5%

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 110,7 Mio. EUR (Vj: rd. 167,5 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 6% (Vj: 7%) der Gesamterträge oder 18% (Vj: 19%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Rollendes Material	75,4
Sonstiges Sachanlagevermögen	35,1
Sachanlagevermögen	110,5
Immaterielles Vermögen	0,2
Gesamt	110,7

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.850,8	2.602,0	248,8	10%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	82%	71%	11%	15%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	11%	10%	1%	10%

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 2.850,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.602,0 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 82% (Vj: 71%) der Gesamterträge und von 11% (Vj: 10%) der Buchwerte zum 01.01. errechnet.

Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 26.478,8 Mio. EUR (Vj: rd. 24.893,1 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 83% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2021

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzte im Jahr 2021 folgende Investitionsschwerpunkte:

- Ausbau der großen Hauptstrecken wie Süd- und Weststrecke
- Attraktivierung und Elektrifizierung von Regionalbahnen
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben zur Bereitstellung der Kapazitäten vor allem in den Ballungsräumen
- Errichtung und Modernisierungen von Bahnhöfen und Park&Ride-Anlagen
- Ausbau der Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken
- Modernisierung von Ausbildungsstätten
- Errichtung der Infrastruktur für die eigene Bereitstellung von grünem Bahnstrom
- Umfassende Reinvestitionen wie z. B. Gleis- und Weichenneuanlagen
- Lärmschutzmaßnahmen
- Sicherheitsmaßnahmen (Auflassung von Eisenbahnkreuzungen, Zugsicherungssysteme etc.)

Meilensteine (Auswahl)

Modernisierung Karawankentunnel

Die länderübergreifenden Arbeiten im Karawankentunnel konnten nach knapp zehn Monaten Bauzeit pünktlich abgeschlossen werden. Seit 10. Juli 2021 rollen die Züge wieder zwischen Rosenbach und Jesenice. Ein großer Meilenstein: Dank der professionellen länderübergreifenden Zusammenarbeit von Österreich und Slowenien konnte aus einem historischen Bauwerk des frühen 20. Jahrhunderts ein moderner Tunnel entstehen – und das in Rekordzeit. Es entstand ein modernisierter Tunnel, der höchste technische Ansprüche erfüllt und die Leistungsfähigkeit erhöht. Der Karawankentunnel stellt eine wichtige Verbindung des süddeutschen und österreichischen Wirtschaftsraumes zu den Häfen in Slowenien, Kroatien und Griechenland dar. Mit der Revitalisierung ist davon auszugehen, dass er in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Inbetriebnahme Kraftwerk Spullersee

Mit der Inbetriebnahme des revitalisierten ÖBB Kraftwerks Spullersee im Oktober 2021 wurde ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Nachhaltigkeit und Energiewende gesetzt. Dank der modernisierten Anlage wird die Bahnstromversorgung aus 100% erneuerbarer Energie langfristig sichergestellt. Das Kraftwerk Spullersee wurde von den ÖBB in den Jahren 1919 bis 1925 als Bahnstromkraftwerk errichtet. Nach fast 100 Jahren verlässlicher, nachhaltiger und umweltfreundlicher Stromerzeugung waren wesentliche Teile der Anlage am Ende ihrer technischen und wirtschaftlichen Lebensdauer angelangt. Nun wurde das Wasserkraftwerk in den vergangenen beiden Jahren im Rahmen des größten Umbaus in seiner Geschichte auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, um eine effiziente Energiegewinnung für den nachhaltigen Antrieb von Zügen für die Zukunft sicherzustellen. Mit weiteren Projekten wurde auch 2021 die Energieautarkie der ÖBB weiter forciert – wie etwa mit dem Baustart der Windkraftanlage Höflein (NÖ) sowie der Inbetriebnahme der Fotovoltaikanlagen Kottingneusiedl (NÖ), Hall/Tirol (T) und Rankweil (Vbg.)

Verschiebebahnhof Linz Stadthafen

Der Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Stadthafen ist ein zentraler Güterumschlagplatz im Industriegebiet der Stadt Linz. Der Bahnhof wurde in einer rd. zweijährigen Bauzeit umfangreich modernisiert und durch die Elektrifizierung fit für die Anforderungen der Zukunft gemacht – ein wichtiger Schritt, um die Betriebsabwicklung in Zukunft noch effizienter und umweltschonender durchführen zu können. Neben der Elektrifizierung trägt auch ein Umbau und eine Neuverlegung der Gleise zu einem reduzierten Verschubaufwand bei. Durch die Errichtung einer sogenannten Gleisschleife – also eines zusätzlichen Gleises im Gleisdreieck an der Mühlkreisautobahn – entstand eine Direktfahrmöglichkeit zwischen Linz Hauptbahnhof und Linz Verschiebebahnhof Stadthafen.

Eröffnung Lehrwerkstätte Innsbruck

Die Bahn der Zukunft braucht geschulte Fachkräfte. Die ÖBB als klare Nummer 1 bei den technischen Lehrberufen nehmen diese Herausforderung sehr ernst. Mit der zeitgemäßen Lehrwerkstätte am Standort in Innsbruck wird eine neue Ära in der Lehrlingsausbildung eingeläutet. 2021 wurde die Talenteschmiede mit modernsten Anlagen und mehr Platz für höchsten Ausbildungsstandard eröffnet.

Granitztal

Für die Umsetzung der ökologischen Begleitmaßnahmen im Zuge der Errichtung der neuen Koralmbahn im Granitztal haben die ÖBB die „Goldene Unke“ verliehen bekommen. Der Preis würdigt Unternehmen, die durch besonders innovative und durchdachte Konzepte zum schonenden Umgang mit der Natur bei der Umsetzung von Bauprojekten hervorstechen. Die ÖBB haben insgesamt fünf Projekte zu Ökomaßnahmen eingereicht und wurden für die Initiativen im Granitztal mit dem ersten Platz ausgezeichnet.

Im Granitztal wurden im Rahmen der Baumaßnahmen für die Koralmbahn auch ökologisch sensible Bereiche berührt. Dementsprechend hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen umfangreichen landschaftsökologischen Begleitplan umgesetzt. Die Vorgabe war, die Eingriffe nicht nur auszugleichen, sondern schlussendlich eine positive Ökobilanz ziehen zu können. So entstanden um 5.400 m² mehr Biotopfläche als vom Bau berührt wurden. Nun haben sich im Granitztal auch einige ökologisch wertvolle Tierarten angesiedelt, die dort vor den Baumaßnahmen nicht heimisch waren. Schließlich wurden während des Baus auch laufend wertvolle Strukturen geschützt bzw. verpflanzt, die sich im Baufeld gebildet hatten (z. B. Röhrichte in Absetzbecken), sodass hier ein positives Umfeld für die Entfaltung der Natur geschaffen werden konnte.

Pottendorfer Linie

Der zweigleisige Ausbau der rd. 50 Kilometer langen Pottendorfer Linie zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt ist eine wichtige Maßnahme zur Kapazitätserweiterung auf der Südstrecke. So entstehen die Voraussetzungen, um für Tausende Pendler:innen im Süden von Wien ein besseres Angebot schaffen zu können. Bis Ende 2023 ist die durchgehende Zweigleisigkeit hergestellt. Die Betreuung ökologischer Flächen, die im Rahmen des Ausbaus geschaffen wurden, dauert ebenfalls bis 2023 an. Zu diesem Zeitpunkt sollte die Entwicklung der Vegetation soweit fortgeschritten sein, dass die Pflege von Dritten übernommen werden kann. In der Folge wird bis in das zehnte Jahr nach Inbetriebnahme des zweiten Gleises ein intensives ökologisches Monitoring auf den Flächen durchgeführt.

Ein wesentliches Ziel ist es, die Biodiversität entlang der Strecke durch spezielle Gestaltung der Bahndämme und Böschungen zu erhöhen. Planung und Bau der Anlagen sind bereits darauf abgestimmt. Die Ausbreitung unterschiedlicher Vegetationstypen am Bahndamm wird durch ihre Ausrichtung zur Sonne und durch ungleich aufgebrachte Humuslagen gefördert.

Besonders wichtig war der Einsatz eines hochwertigen Saatgutes mit mehr als 10% Kräuteranteil. Daraus wachsen die Blumen, die für Erholungssuchende, die entlang der Bahn Rad fahren oder spazieren gehen, ein attraktives Bild geben. Außerdem sind Kräuter eine Nahrungsquelle für viele Insekten – Bienenarten, Schmetterlinge und Käfer – und blühen bei guter Durchmischung fast ganzjährig. Das Saatgut an der Pottendorfer Linie war REWISA-zertifiziert – die Samen sind regionaltypisch und wurden in Österreich gewonnen.

Um die Biodiversität zu erhöhen, wurden insgesamt über sieben Hektar neu gepflanzte Waldflächen mit einem Wiesenstreifen – ähnlich wie beim Bahndamm – umgeben. Auf diesem Streifen finden sich wiederholt Glaubsteinhaufen verschiedener Größen sowie Totholzhaufen aus Wurzelstöcken. An den Flächen wurden auch Mulden ausgebildet, in denen sich Regen- oder Schmelzwasser sammeln kann. So wurden Voraussetzungen geschaffen, dass sich temporäre Kleingewässer bilden können.

Kraftwerk Obervellach II

Mit dem Bau des Kraftwerks Obervellach II leistet die ÖBB-Infrastruktur einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele. Im Zuge der Bauarbeiten wurde für das Kraftwerk Obervellach II ein rd. 2,3 Hektar großes Areal an der Möll als wasserbauliche und ökologische Ersatz- und Ausgleichsmaßnahme angelegt. So wurde beispielsweise die Aufweitung des rechten Möllufers, der Uferstrukturierung, der Freilegung eines verlandeten Nebenarms umgesetzt. Weiters wurde ein mehrere hundert Quadratmeter großes Stillgewässer angelegt sowie ein verwachsener Auwald renaturiert. Genaue Bepflanzungspläne und eine Vielzahl von ökologischen Begleitmaßnahmen sorgten dafür, dass sich bereits ein prächtiges Naturgebiet entwickeln konnte, das wertvollen Lebensraum für Flora und Fauna bietet. Das Flusssufer und die angrenzenden Flächen bilden bereits nach einem Jahr einen vielseitigen Naturbereich. Aufgrund der engen Verzahnung verschiedener Lebensräume (Gewässer, Wald und Offenland) hat sich hier ein vielfältiger Lebensraum für gewässerbezogene Tierarten gebildet.

Darüber hinaus wird im Zuge der Bauarbeiten ein Ausgleichsbecken in der unmittelbaren Umgebung des neu errichteten Kraftwerks geschaffen. Das soll die umweltverträgliche Einleitung der für die Bahnstromerzeugung verwendeten Wässer in die Möll sicherstellen. Der Großteil der für das Ausgleichsbecken benötigten Baumaterialien (Dammschüttungen) wird in den Untertage-Abschnitten des Kraftwerksvorhabens gewonnen und direkt vor Ort wiederverwertet.

Parkdeck Jenbach

Im Berichtszeitraum wurde das neue Parkdeck Jenbach eröffnet. Es bietet Fahrgäst:innen mit 450 Pkw- sowie 226 Fahrrad-Stellflächen einen einfachen Umstieg auf die umweltfreundliche Bahn. Bei der Errichtung wurden rd. 4.000 m² Dach begrünt und die Außenflächen mit standorttypischen Pflanzen kultiviert und so wertvoller Grünraum erschaffen. Das Grün ist ein wirksamer Beitrag, um das Wohlbefinden der Menschen im Bahnhofsbereich zu unterstützen.

Baustoff Holz

Die ÖBB Infrastruktur AG setzt verstärkt u.a. auf den Einsatz des Baustoffes Holz. Das Unternehmen prüft bereits in einer frühen Planungsphase, ob die Anwendung von natürlichen Baustoffen – auf die Nutzungsdauer betrachtet – sinnvoll und nachhaltig ist. Insbesondere bei Fassaden, temporären Bauten (Baubüros, Infoboxen), Hallenbauten, Bürogebäuden und bei Verkehrsstationen kommt Holz zunehmend zum Einsatz – so etwa bei den Holzuntersichten der Bahnsteigdächer (beispielsweise beim Bahnhof Kirchstetten sowie bei den Bahnhöfen und Haltestellen im Rahmen des Ausbaus Wien – Bratislava, z. B. Haltestelle Glinzendorf, Bahnhof Marchegg). Auch das Anlagen Service Center Mürzzuschlag, das zukünftig neben anderen der Instandhaltung des Semmering Basistunnels dient wurde mit einer partiell in Holzbauweise errichteten Gleishalle im Berichtszeitraum fertiggestellt. Ebenso wurden die Arbeiten an der Haltestelle St. Pölten Bildungscampus mit einem in Holz ausgeführten Technikgebäude abgeschlossen. Beim Kraftwerk Obervellach II wurde das Dach des neuen Kraftwerks zur Gänze in Holzbauweise errichtet.

Das Bürogebäudes des zu errichtenden Anlagen Service Centers-Werndorf soll teilweise in Holz errichtet werden. Für diese Planungen wurde der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2021 von der Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (ÖGNB) ein Planungszertifikat für den höchsten Standard verliehen. Das Anlagen Service Center-Werndorf dient der zukünftigen Instandhaltung der Koralmbahn.

Der Brenner Basistunnel

Im Jahr 2021 wurden die Bauarbeiten der Rohbauwerke für den Brenner Basistunnel durch die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE fortgeführt. Mehr als 150 km des gesamten Tunnelsystems von 230 km wurden bereits ausgebrochen (Stand 31.12. 2021).

Im Baubereich „H21 Sillschlucht“, wo Anfang August 2020 mit den Bauarbeiten begonnen wurde, konnten die Hangsicherungsarbeiten abgeschlossen und das Nordportal Ende 2021 angeschlagen werden. Der kurze Tunnel „Silltal“ (Länge ca. 150 m) wird in offener Bauweise hergestellt. Die Abtragsarbeiten schreiten dort zügig voran.

Für den Bauabschnitt „H41 Sillschlucht-Pfons“ wurde die Ausschreibung der Bauleistungen Ende Januar 2021 veröffentlicht. Die Zuschlagserteilung erfolgte im November 2021. Der Baubeginn ist für Anfang 2022 geplant.

Im Baubereich zwischen Pfons und Brenner wurden am 27.10.2020 die Bauarbeiten infolge der Auflösung des Bauvertrages aus wichtigem Grund eingestellt. Daraufhin erfolgte eine grundsätzliche Überarbeitung des Bauprogramms mit dem Ziel, die Arbeiten möglichst rasch wieder aufnehmen zu können. So wurde in diesem Abschnitt vorgesehen, die noch zu errichtenden Bauwerke in zwei Baulosen zu errichten. Die Ausschreibung der Bauleistungen für das erste Baulos „H52 Hochstegen“ wurde Ende April 2021 veröffentlicht. Die Zuschlagserteilung erfolgte Ende 2021 und der Baubeginn Anfang 2022. Für das zweite Baulos „H53 Pfons-Brenner“ wurden die Tätigkeiten zur Erstellung der Ausschreibungsplanung im zweiten Quartal 2021 aufgenommen. Die Ausschreibungserstellung konnte im Jahr 2021 abgeschlossen werden, sodass die Veröffentlichung der Ausschreibung zu Jahresanfang 2022 erfolgen kann.

Auf italienischem Staatsgebiet sind die Baulose „H61 Mauls 2–3“ und „H71 Eisackunterquerung“ aktiv. Im Baulos Mauls hat im Herbst 2021 der erste der drei kontinuierlichen Vortriebe, nämlich jener des Erkundungsstollens, das vertragliche Vortriebsende an der Brennergrenze erreicht. Beim Baulos der „Eisackunterquerung“ konnte im April 2021 die zweite Tunnelröhre unter dem Fluss Eisack unter Anwendung eines Bodenvereisungsverfahrens ausgebrochen werden. Diese Arbeiten sollen mit dem Ausbruch der vierten und letzten Tunnelröhre unter dem Eisack im ersten Halbjahr 2022 abgeschlossen werden. Auch die Arbeiten im Bahnhofsbereich Franzensfeste wurden nach einer Unterbrechung im Jahr 2021 fortgeführt.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 2021 in Mio. EUR	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten	Haltestelle Altach	2,7	2021
	Bahnhof Arnoldstein	9,9	2020/2022/2025
	Bahnhöfe Bad Goisern und Goisern Jodschwefelbad	4,3	2021
	Bahnhof Böheimkirchen	1,0	2021
	Bahnhof Fehring	4,4	2022
	Bahnhof Kainisch	5,1	2021
	Bahnhof Kapfenberg	0,5	2021
	Bahnhof Kirchberg in Tirol	5,5	2021
	Bahnhof Kirchstetten	3,9	2021
	Haltestelle Langenzersdorf	7,0	2022
	Haltestelle Leoben Lerchenfeld	6,2	2021
	Bahnhof Lienz	14,3	2021
	Haltestelle Rum	6,4	2022
	Bahnhof Schwaz	5,3	2021
	Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen	20,2	2022
	Bahnhof Ternitz	23,5	2022
	Bahnhof Thal	4,7	2022
	Bahnhof Tullnerbach-Pressbaum	7,0	2024
	Bahnhof Unter Purkersdorf	20,0	2022
	Bahnhof Retz	3,3	2021
	Bahnhof Wartberg im Müürztal	3,5	2024
	Bahnhof Wien Grillgasse	9,5	2021
	Haltestelle Wien Matzleinsdorfer Platz	12,9	2022/2025
Bahnhof Wien Praterstern; Erweiterung Vorhalle	1,6	2021	
Haltestelle Wien Strebendorf	6,2	2021	
Parkdecks	Jenbach; Errichtung Parkdeck	6,5	2021
	Hollabrunn; Errichtung Parkdeck	7,4	2022
Großraum Wien	Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien) ¹⁾	4,6	2016/2021/2025 ¹⁾
	Ausbau Marchegger Ast ²⁾	114,2	2018/2025/2035
	Wien Meidling – Abzw. Altmanndorf; zweigleisiger Ausbau	3,2	2023
	Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn	2,4	2028
	Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	4,4	2027
	Wien Meidling – Mödling; 4-gleisiger Ausbau	2,5	2034
Weststrecke	Salzburg Hbf; Erweiterung Abstellanlage (Phase 1); Bau	3,1	2021
	Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	8,6	2021
	Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke ³⁾	23,0	2025
	Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	65,2	2028
	Neumarkt-Köstendorf – Salzburg; Neubaustrecke	5,5	Planungen
Südstrecke	Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie ⁴⁾	36,1	2023
	Graz – Weitendorf; bedarfsgerechter Ausbau	14,3	2023
	Graz – Klagenfurt; Koralmbahn	335,3	2025
	Feldkirchen – Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	63,1	2025
	Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	3,6	2027
	Bruck a.d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	17,8	2027
	Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	351,3	2028
	Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	11,4	2030
Pyhrn-Schober-Achse	Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung ⁵⁾	16,4	2023
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2,9	2034
Tauern-Achse	Karawankentunnel; sicherheitstechnische Maßnahmen	38,7	2021
	Golling-Abtenau – Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	9,1	2022
Brennerachse	Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen ⁶⁾	8,5	2026
	Brenner Basistunnel	126,6	2028
	Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	8,8	Planungen

Arlbergachse	St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	35,7	2022
	Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	8,9	2027
	Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	0,9	2029
Programme	Lärmschutz	5,6	
	Park & Ride	10,3	
	Streckenelektrifizierungen	31,6	
	Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	19,0	
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	131,8	
	Maßnahmen zur Kund:innenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	2,0	
Reinvestitionen in das Schienennetz		597,1	
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)		524,5	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		2.850,8	

¹⁾ Inbetriebnahme der Betriebsgleise, KLV- und WLV-Anlage erfolgte 2016. WLV2 sowie KLV2 Anlagen wurden 2021 in Betrieb genommen. Die Umsetzung der Phase 2 erfolgt bis 2025.

²⁾ Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße – Wien Aspern). Die Inbetriebnahme des Vollausbaus im Bereich Stadlau bis Marchegg erfolgt bis 2025 und im Bereich Marchegg bis Staatsgrenze bis 2035.

³⁾ Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Neumarkt am Wallersee bereits erfolgt.

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

⁵⁾ Inbetriebnahme der Bahnhofsumbauten Steyregg, Lungitz sowie Katsdorf erfolgte 2021.

⁶⁾ Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Innsbruck-Messe erfolgte 2021.

C.5. Unternehmensstrategie

Marktumfeld

Das Wirtschaftsjahr 2021 ist durchaus positiv verlaufen

Die ÖBB sind als integrierter Konzern mit einem solidem Status quo Marktführer bei Personen- und Güterverkehr in Österreich. So ist das Unternehmen die pünktlichste Bahn der EU, eine der führenden Güterbahnen Europas mit moderner Infrastruktur und starkem Rückhalt des Eigentümers. Unter Berücksichtigung der weiterhin geltenden COVID-19 Einschränkungen ist das Wirtschaftsjahr 2021 durchaus positiv verlaufen.

Im Vergleich zum Vorjahr konnte ein leichter Anstieg des Fahrgäst:innenaufkommens verzeichnet werden. Ein Rückblick auf den Sommer 2021 zeigt, dass die Lust auf einen Österreichurlaub groß war. Dementsprechend wurde die Dienste der ÖBB gerne und oft in Anspruch genommen. Der internationale Personenverkehr inklusive der Ausweitung der Nightjet-Verbindungen haben ebenfalls zur positiven Entwicklung beigetragen. Die Nettotonnenkilometer liegen bei RCG leicht über dem Vorjahresniveau und nähern sich an den Wert des Vorkrisenniveaus. Eine stabile Fortschreibung des genehmigten Rahmenplans bildet die Zielsetzungen des aktuellen Regierungsprogramms ab: Im Fokus stehen die Forcierung von Planungsprojekten zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen und Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes sowie eine weitere Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen, aber auch Maßnahmen zur Vernetzung, Digitalisierung und Automatisierung.

Ein Schwerpunkt der Unternehmenstätigkeit ist die effiziente Steuerung der Nachhaltigkeitsthemen im Konzern sowie die weiterführende Sensibilisierung aller Konzernbereiche. Ein starkes Zeichen für nachhaltige Mobilität ist das seit 26.10.2021 österreichweit gültige KlimaTicket. Es ist ein Jahresticket und ermöglicht die Nutzung aller Züge der ÖBB sowie aller weiteren öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich. Das KlimaTicket ist eine unkomplizierte und leistbare Lösung zur Förderung einer klimaschonenden Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Als solches dient es als politische und gesellschaftliche Maßnahme die nachhaltig das Erreichen der Pariser Klimaziele unterstützen soll. Darüber hinaus bieten die ÖBB ihren Kund:innen Zusatzprodukte zum KlimaTicket an: Zum Vertriebsstart gab es für alle Varianten ein 1.-Klasse-Upgrade sowie sogenannte „Lieblingsplatz- und Businessplatz-Abos“ (Sitzplatzreservierungspakete).

Um die Marktposition halten und ausbauen zu können, ist das profitable Wachstum national und international fixer Bestandteil der Strategie. Mit der Vertrieboffensive in den traditionellen Geschäften wollen die ÖBB ehemalige Kund:innen zurück- und neue Kund:innen hinzugewinnen. Die ÖBB wachsen als Gesamtmobilitäts- und Logistikanbieter, durch die Ausweitung ihrer Märkte bleiben sie Marktführer in den Heimatmärkten und festigen unsere Position als wesentlicher internationaler Player. Dafür werden die ÖBB am Markt gegenüber dem Wettbewerb noch offensiver auftreten.

Sicherheit und Qualität bleiben unverändert das Fundament und die Basis für den Erfolg des ÖBB-Konzerns. Dies wird umso herausfordernder, da wir unser Angebot bei gleichzeitig höherer Bautätigkeit ausweiten. Dass unser System die Zukunft ist, zeigen auch die Weichenstellungen bei der CO₂-Bepreisung – denn ohne Bahn und Bus kein Klimaschutz.

2022 werden die coronabedingten Sektorhilfen auslaufen und es sind Sparmaßnahmen im öffentlichen Haushalt zu erwarten. Daher wurden auch 2021 die notwendigen Kostenoptimierungen im Produktionsprozess vorangetrieben, um als Unternehmen wettbewerbsfähig zu sein. Im Fokus steht hier eine verstärkte Nutzbarmachung von „neuen“ Technologien/Innovationen. Bis all diese Innovationen jedoch wirksam sind, ist die forcierte und konsequente Umsetzung der identifizierten Verbesserungsmaßnahmen wesentlich. Dabei können wir den Generationenwandel nutzen, indem wir zukünftige Kolleg:innen entsprechend der neuen Anforderungen für die neuen Prozesse und Kompetenzen rekrutieren. Die eigenen Beiträge der ÖBB zur Effizienz-/Produktivitätssteigerung stehen dabei im Fokus.

2021 wurde zum wiederholten Male eine konzernweite Mitarbeiter:innenbefragung durchgeführt. Durch den Umstieg auf eine Onlinebefragung konnte die höchste Rücklaufquote im Vergleich zu allen bisherigen Befragungen erreicht werden, mit dem Ergebnis einer deutlichen Steigerung bei Identifikation und Zufriedenheit.

Die Delta-COVID-19-Variante erforderte besondere Vorsicht und die Implementierung einer 3 G-Regelung im Konzern. Die 3 G-Regelung als absolute Zutrittsvoraussetzung für das Betreten von ÖBB-Arbeitsorten (gilt auch für Externe). Dabei folgten die Regeln für den 3 G-Nachweis den rechtlichen Bestimmungen des Bundes. Dies ist Voraussetzung für eine behutsame Rückkehr aus dem Homeoffice und für die Vermeidung von Clustern.

Wir werden auch in den kommenden Monaten von Corona begleitet sein. Die Gesundheit unserer Mitarbeiter:innen ist nicht verhandelbar. Zeitgemäße Formen der Zusammenarbeit „ÖBB Arbeitswelt – New Ways of Work“ und ein erfolgreiches Generationenmanagement werden sowohl die Anforderungen der Wirtschaftlichkeit als auch die Arbeitgeberattraktivität der ÖBB unterstützen.

Herausforderungen im ÖBB Konzern

Trotz der angespannten wirtschaftlichen Situation ist eine positive Entwicklung zu erwirken. Erzielt werden soll das durch das langfristig wirkende Umfeld (z. B. Nachhaltigkeit) für die ÖBB als Mobilitäts- und Logistkdienstleister sowie durch die möglichst schnelle Nutzung „neuer“ Technologien – als gemeinsame Anstrengung der Konzerngesellschaften im Verbund. Um den Zielanspruch zu erfüllen sind gemeinsame hohe Kraftanstrengungen und Konsequenzen notwendig:

- Zwischenzeitlich hat die COVID-19-Pandemie die Rahmenbedingungen und das Kund:innenverhalten stark verändert. Welche Effekte hier längerfristig zu erwarten sind, ist eine der vielen neuen Herausforderungen, vor denen die ÖBB und ihre Gesellschaften stehen.
- Der Kund:innenfokus muss weiter geschärft werden.
- Vorbereitung auf die Liberalisierung im Personennahverkehr.
- Wirtschaftliche Konsolidierung ist nach wie vor entscheidend, auch weil mit potenziellen Verschärfungen im Budget durch Corona-Sparmaßnahmen des Bundes gerechnet werden muss.
- Effizientes Umsetzen der Infrastrukturprojekte bei Aufrechterhaltung des Qualitätslevels; die wesentlichen Leistungsversprechen müssen aufrechterhalten werden – auch um das Topimage am Markt sicherzustellen.
- Ressourcenmangel kann zu Lieferengpässen und Verteuerungen führen, schwierige Lieferantensituation, z. B. im Bereich Energie, Sicherungstechnik etc.
- Qualität halten und zusätzliche Kapazitäten schaffen – in Kombination mit Lieferengpässen und Verteuerungen: Projekte dürfen sich nicht verzögern, die Planung der Projekte muss das jetzt schon berücksichtigen und Auswirkungen bewerten, damit die Nachfrage erfüllt werden kann.
- Neue Technologien wie auch neue gesetzliche Grundlagen verändern dabei den Markt grundlegend. Neue Player kommen dazu.
- Die Wettbewerbsintensität steigt auch durch neue innovative Geschäftsmodelle. Den Überblick zu behalten, gezielt auf Schwerpunkte fokussieren und Abhängigkeiten erkennen, ist wichtig für den Erfolg.
- Die Digitalisierung läutet hier ein neues Zeitalter der Möglichkeiten in allen Bereichen ein. Wir wollen nicht auf die Marktveränderungen reagieren, sondern diese aktiv gestalten.
- Berufsbilder ändern sich und stellen für das operative Geschäft neue Herausforderungen dar – die Situation am Arbeitsmarkt wird sich weiter verschärfen. Der Fachkräftemangel bleibt eine große Herausforderung
- Nachhaltigkeit als Motor für Wachstum: Das Thema „Klimawandel“ ist nach wie vor eine große Chance für den ÖBB-Konzern, sich als flächendeckender Logistik- und Mobilitätsdienstleister zu positionieren. Vor allem die vollständige Abdeckung der ersten und letzten Meile wird ein zentrales Thema werden, um mehr Fahrgäst:innen in den ÖV zu bringen.

Personenverkehr: Rückgewinnung der Fahrgäst:innen und Vorbereitung auf die Liberalisierung

Die Zunahme des Bedarfs an Mobilitätsdienstleistungen, ein erhöhtes Bewusstsein für den Klimaschutz, sich wandelnde Kund:innenbedürfnisse sowie die anstehende Liberalisierung im Schienenverkehr erfordern eine klare strategische Ausrichtung. In der neuen Teilkonzernstrategie „Wir verbinden Zukunft“ greift der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr neue Trends und Herausforderungen im Mobilitätsmarkt auf und verfolgt eine klare Vision: Der ÖBB-Personenverkehr steht für Qualität aus Österreich und ist mit seinen umfassenden Mobilitätsservices für alle Kund:innen die zentrale Säule des öffentlichen Verkehrs Österreichs sowie ein starker Player in Europa.

Zur Umsetzung dieser Vision fokussiert sich der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr auf drei strategische Stoßrichtungen, in denen neue Services entwickelt, die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert, operative Exzellenz sichergestellt und das starke Team weiterentwickelt wird:

- **Wettbewerbsfähiges Bus- und Bahnunternehmen in Österreich und Europa.** Die konsequente Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ist die Grundvoraussetzung für ein umfangreiches Mobilitätsangebot auf der Schiene und der Straße. Als internationaler Qualitätscarrier setzt der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr verstärkt auf Opportunitäten außerhalb seines Heimatmarktes und ermöglicht gemeinsam mit seinen Kooperationspartner:innen ein verbundenes Europa. Zuverlässigkeit und Qualitätsführerschaft sind dabei die Grundpfeiler des Erfolges. Auch künftig möchte der Teilkonzern mit seiner eigenen, modernen Fahrzeugflotte ein hohes Maß an Reisekomfort bieten.
- **Intermodaler Mobilitätsmanager.** Tür-zu-Tür-Verbindungen von der ersten bis zur letzten Meile ermöglichen es zunehmend mehr Kund:innen, auf nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Verkehr umzusteigen. Dafür gestaltet der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr – ausgehend von individuellen Kund:innenbedürfnissen – integrierte, multimodale Mobilitätskonzepte für Regionen, Städte, Gemeinden und Unternehmen.
- **Zentrale Mobilitätsplattform für Österreich.** Unkomplizierte Buchungsvorgänge von Mobilitätsdienstleistungen, verstärkt durch maßgeschneiderte und digitale Lösungen, sichern den einheitlich hohen Servicestandard der zentralen Vertriebs- und Informationsplattformen. Rund um die Uhr und über alle Kanäle und Touchpoints hinweg, physisch sowie digital. Dabei fühlt sich der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr für die Bedürfnisse aller Gäst:innen entlang der Mobilitätskette verantwortlich – egal, ob per Bus, Bahn oder E-Scooter.

Zur Förderung der nachhaltigen Mobilität konnten im Jahr 2021 weitere Erfolge als umfassender Mobilitätsdienstleister erzielt werden. Insbesondere die Beiträge des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr wie die Vertriebslösung des Klimatickets Österreich sowie die Angebotsausweitung von ÖBB 360° fördern breit gefächerte, leistbare und umweltfreundliche Lösungen für eine optimierte Anbindung der ersten und letzten Meile. Dadurch wird der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlich zugänglichen Verkehr erheblich erleichtert und ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Der Schienenpersonenverkehr hat sich seit dem zweiten Quartal 2021 wieder stabilisiert und die Nachfrage hat angezogen. Mit vier neuen Nightjet-Verbindungen im Jahr 2021 (Wien-Amsterdam, Innsbruck-Amsterdam, Wien-Paris, Zürich-Amsterdam) sowie einer neuen Euronight-Verbindung (Wien-Split) wurde der Ausbau des Nachtzugnetzes fortgeführt und Kooperationen mit internationalen Partnerbahnen gestärkt. Der österreichische Busmarkt ist in den letzten Jahren trotz der sinkenden Schüler:innenzahlen stabil geblieben. Das Angebot im Buslinienverkehr wurde in den letzten Jahren nur um etwa 2% ausgeweitet. Für die größt- und bestmögliche Wirkung des Klimatickets ist ein deutlicher Ausbau des Busverkehrs wichtig.

Die voraussichtlich längerfristigen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Mobilitäts- und Konsumverhalten der Kund:innen zeigen sich vor allem bei Pendler:innen sowie bei Geschäfts- und Freizeitreisenden aber auch im touristischen Nah- und Fernverkehr. Vielerorts etabliert sich eine hybride Arbeitswelt, d.h. eine Mischung aus Büropräsenz und Home Office, gepaart mit der fortwährenden Nutzung digitaler Kommunikationslösungen erleichtert sie ortsunabhängiges und teilweise zeitunabhängiges Arbeiten über Ländergrenzen hinweg. Während einige Pendler:innen und Geschäftsreisende im Jahr 2021 wieder vermehrt unterwegs waren, sind diese Segmente mittelfristig dennoch rückläufig. In allen Fahrgäst:innensegmenten bleibt die Relevanz von Sicherheits- und Hygienemaßnahmen ein zentrales Element in der Kund:innenkommunikation. Auch 2021 konnte sich der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr hierbei mit klaren Maßnahmen für die Kund:innenrückgewinnung und die Verkehrsverlagerung als vertrauenswürdiger Partner mit klarer Serviceorientierung positionieren:

- **Wiederaufnahme und Angebotsausweitung.** Der internationale Schienenpersonenfernverkehr wurde in Abhängigkeit der Nachfrage wiederaufgenommen. Das planmäßige Angebot im grenzüberschreitenden Zugverkehr hat seit Mitte 2021 mit der Reduktion von Reisebeschränkungen im In- und Ausland angezogen. Zusätzlich sind weitere neue Nah- und Fernverkehrsangebote sowie ein Ausbau des Nachtzugverkehrs in Planung. Nach erfolgreichem Start in mehreren Gemeinden Österreichs, wird die Angebotsausweitung des Postbus-Shuttle zukünftig den regionalen, bedarfsorientierten On-Demand-Verkehr weiter verstärken.

- **Erhöhte Sicherheit und Hygiene.** Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Hygiene werden fortlaufend zahlreiche Präventions- und Kommunikationsmaßnahmen gesetzt, so beispielsweise: Hinweise auf die Abstands- und Maskentragpflicht, Desinfektionsmittelpender in allen Railjets und Nightjets, Privatabteile im Nightjet, grafische Sitzplatzreservierung, Sonderreinigungen in allen Zügen und Bussen sowie Bahnhöfen.
- **Neue Mobilitätslösungen.** Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr ist mit modernen, kund:innenzentrierten Mobilitätslösungen als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr Vorreiter bei integrierten, nachhaltigen Mobilitätslösungen. Vor allem auf lokaler und regionaler Ebene können so die Kund:innen individuelle Tür-zu-Tür Verbindungen im Rahmen von ÖBB 360° nutzen.

Neue Prognosen für den Personenverkehr lassen auf ein Erreichen des Vorkrisenniveaus der Fahrgäst:innenzahlen über alle Kund:innensegmente hinweg in den nächsten vier bis fünf Jahren schließen. Ergebnisse erster Szenarioanalysen einer Mobilitätswelt nach dem „Ende“ der COVID-19 Pandemie zeigen, dass es selbst bei den pessimistischeren Szenarien zukünftig ein hohes Nachfragepotenzial des öffentlichen Verkehrs geben wird. Die weitere Entwicklung der im Mobilitätsmasterplan 2030 festgelegten Ambitionen zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor sowie der Nachhaltigkeitsaspekt im Rahmen der Klimakrise weisen hier längerfristig einen größeren Einfluss auf die Verkehrsverlagerung zum öffentlichen Verkehr auf als die COVID-19-Pandemie.

Die pandemiebedingt angespannte Wirtschaftslage hat sich zwar im Jahr 2021 etwas entschärft. Es besteht jedoch noch immer eine Volatilität des Fahrgäst:innenaufkommens, da die Nachfrageentwicklung weiterhin in Abhängigkeit zu internationalen Regulierungen und Reisebestimmungen sowie dem weiteren Pandemieverlauf steht. Umso wichtiger ist es, dass sich der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr zukünftig noch stärker auf seine Kund:innen fokussiert und neue individuelle Mobilitätslösungen, unter Berücksichtigung COVID-19-bedingter Änderungen im Mobilitätsverhalten, anbietet.

Güterverkehr: Steigende Mengen im Güterverkehr

Die sich positiv entwickelnde Konjunktur ist auch im Güterverkehr deutlich spürbar. So konnte die RCG ein klar positives Ergebnis ausweisen und sich schrittweise von den Mengeneinbrüchen aus dem Vorjahr erholen. Dies liegt – neben einer besseren Marktentwicklung als erwartet – v. a. auch an einer guten operativen Performance, intensiven Gegensteuerungsmaßnahmen sowie an staatlichen COVID-19-bedingten (Sektor-) Unterstützungsmaßnahmen.

Die RCG verfolgt außerdem in allen Zielmärkten mit dem gesamten Bahnlogistik-Produktangebot weiterhin eine klare Wachstumsstrategie. Das gilt für den kombinierten Verkehr genauso wie für den konventionellen Transport im Schienengüterverkehr. Mit den Digitalisierungsinitiativen verfolgt die RCG vor allem ein Ziel: Den Zugang zum System Schiene einfacher zu machen und damit Verkehre auf die Schiene zu verlagern.

Verbesserung des Produktmanagements

Der Ausbau der TransFER-Verbindungen ist ein zentraler Pfeiler der RCG Strategie. Sie erlauben einen effizienten und wettbewerbsfähigen Transport von kleinen Sendungsgrößen – ab einem Wagon bzw. intermodaler Ladeeinheit in ganz Europa. Aktuell umfasst das Netzwerk rd. 60 TransFER-Verbindungen. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Einzelwagennetzwerk mit rd. 450,0 Mio. EUR Umsatzvolumen. Was bisher jedoch fehlte, war ein zentrales Produktmanagement. Es soll neben einer durchgestochenen Ergebnisverantwortung auch eine enge Einbindung des Vertriebes in Dimensionierung und Auslastung sicherstellen. Die RCG deckt durch maßgeschneiderte End-to-End Logistiklösungen für die gesamte Supply-Chain unterschiedlichster Arten von Gütern ab. Sie realisiert europaweite Door-to-Door-Lieferungen und erschließt durch Produkte wie den Mobiler zusätzlich Industriezentren ohne direkten Gleisanschluss. Eine der möglichen Lösungen: Um die Auslastung und damit die Profitabilität auf diesen drei Produkten mit Auslastungsverantwortung zu erhöhen, wurde daher ein neues Produktmanagement aufgesetzt. Es umfasst die Einführung folgender Manager:innen: TransFER-Manager:innen verantworten alle konventionellen und intermodalen TransFER-Verbindungen. Zentrale Produktmanager:innen haben Prozessverantwortung für die Einführung neuer Produkte und unterstützen alle operativen TransFER-Manager:innen. Die Produktmanager:innen Einzelwagennetzwerk verantworten die Profitabilität und die Entwicklung des gesamten Netzwerks. Die Produktmanager:innen Mobiler sind weiterhin im Service-Delivery angesiedelt, um Dissynergien durch Aufspaltung des bestehenden, kompakten Teams zu vermeiden.

Updates aus den Business-Units

In der BU MACE (Mineral Oil, Agricultur, Chemicals, Environmental) konnten die Mineralölmengen deutlich verbessert werden und nähern sich dem Prä-COVID-Niveau. Die anderen MACE-Segmente performen bereits wieder auf einem stabilen Mengenniveau prä-COVID. Auch die BU WPBC (Wood, Building Materials, Paper, Consumer) verzeichnet aktuell eine gute Auftragslage, bedingt durch starke Bestandsverkehre sowie die Gewinnung von Neukund:innen nach der überzeugenden Abwicklung von Probeverkehren. Die BU STEA (Steal, Energy, Automotive) verzeichnet starke Mengenzuwächse in allen Segmenten. Sie baut die Partnerschaft mit der voestalpine RailTechnology durch innovative Weiterentwicklung der Verladetechnik weiter aus. Dadurch werden bereits erhöhte Zugauslastungen bis zu 8% in einigen Relationen bereits umgesetzt. Positives gibt es auch aus der BU IM (Intermodal) zu berichten: Mengensteigerungen im Segment ROLA (+30% vs. VJ), ein neuer TransFER Budapest – Brno und diverse Rundlauferhöhungen.

450 Tragwagen für die Business-Unit Intermodal und entsprechende Portfoliooptimierung der RCG

Für eine erfolgreiche Verlagerung von Straßenvolumina auf die Schiene sind insbesondere auch intermodale Transportlösungen erfolgsentscheidend. Mit dieser Investition erhöht die RCG den Eigenwagenanteil, reduziert die Bereitstellungskosten und modernisiert ihre Flotte.

Cargo 1492 – Phase 2 mit Fokus auf Service-Design und Service-Delivery (ab 2022)

Genehmigt wurde Phase 2 mit einem Budget von 22,8 Mio. EUR. Diese hat insbesondere die Fortsetzung von Service-Design-Themen sowie Service-Delivery-Prozessen als neuen Fokus. Intern betrifft dies die integrierte Abwicklung, das Abweichungsmanagements sowie die Abrechnung und Reklamation. Für RCG-Kund:innen sind bereits erste direkte Schnittstellen in Umsetzung. Geplant sind u. a. noch eine Erweiterung auf multimodales Tracking, Echtzeitkollaboration, insbesondere in der Abwicklung sowie eine Übersicht über Anfragen/Vereinbarungen, Reklamationen und Rechnungen.

Übertragung 26% der Anteile der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH von der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft an die ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

Mit der Übertragung der Anteile setzt die RCG ihre strategische Positionierung als Bahnlogistiker konsequent fort und hält in Zukunft 25% der Anteile an der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH.

Neues Vorstandsteam

Vorstandssprecher Clemens Först wird für eine weitere Periode bestellt und fokussiert sich auf Finanzen, Digitalisierung und Transformation. Neu im Team ist der Bahnlogistik-Profi Gottfried Eymmer. Er hat mit Jahresbeginn 2022 den Bereich Markt und Vertrieb übernommen. Gottfried Eymmer verfügt über langjährige Erfahrung in Aufbau und Restrukturierung von internationalen Bahnlogistikunternehmen sowie in Vertriebssteuerung und Netzwerkoptimierung. Imre Kovács konzentriert sich auf den Produktionsbereich und wird die Restrukturierung der ungarischen Tochtergesellschaft Rail Cargo Hungaria intensiv vorantreiben. Thomas Kargl, dessen Vertrag Ende 2021 ausgelaufen ist, hat seine Vorstandsfunktion in der RCG beendet und widmet sich neuen Aufgaben.

Auswirkungen Corona

Der Schienengüterverkehr ist nicht nur klima-, sondern vor allem versorgungs- und systemrelevant. Trotz der noch unter dem Prä-Covid-Niveau liegenden Mengen ist ein Anstieg der Tonnen um 1,4% im Vergleich zu 2020, geprägt vor allem durch das Intermodal- und Voest-Geschäft, zu verzeichnen. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat in 2020 ein Unterstützungspaket für den Sektor veranlasst, das sich in 2021 durch die Reduktion des Wegeentgelts und die Beihilfeerhöhung in Österreich positiv auswirkt. Zusätzlich tragen noch die höhere Beihilfe in Ungarn, die erhöhte Trassenförderung in Deutschland sowie die Gegensteuerungsmaßnahmen bei den Fixkosten dazu bei, den negativen Effekt aus dem Impairment mehr als zu kompensieren und auch in 2021 mit einem Gewinn durch die Krise zu kommen. Das Ergebnis der Rail Cargo Group ist in 2021 auch vom Verkauf von Anteilen an der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH geprägt, der das Finanzergebnis positiv beeinflusst.

Infrastruktur: Rahmenbedingungen und strategische Herausforderungen

Die ÖBB-Infrastruktur schafft die Grundlage, um Menschen und Güter nachhaltig zu transportieren und tragen damit aktiv zur Steigerung der Lebensqualität sowie der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei.

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

- **Kapazitäten schaffen für den Umstieg.** Die ÖBB sind das Rückgrat der Mobilitätswende in Österreich. Als ÖBB-Infrastruktur AG sind wir gefordert, die entsprechenden Kapazitäten zu schaffen, um die Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr möglich zu machen.
- **Sicherheit und Pünktlichkeit.** Die zu erwartende steigende Zugdichte muss sicher und zuverlässig abgewickelt werden können. Optimierte und digitalisierte Betriebsprozesse sowie eine gelebte Sicherheitskultur sind die Basis für die hohen zukünftigen Anforderungen.
- **Liberalisierung.** Die steigende Anzahl von EVUs in unserem Schienennetz bedingt eine Weiterentwicklung der „Spielregeln am Netz“. Verkehrsartenspezifische Widmung von Trassenkapazitäten und ein verlässlicher Rechtsrahmen für die Nutzungsbedingungen des Schienennetzes sind notwendig.
- **Finanzen stabilisieren.** Bedingt durch den Anlagenzuwachs und die zunehmende Technologisierung steigt die Komplexität und somit auch die (absoluten) Kosten. Neben einem verkehrspolitisch und regulatorisch tauglichen Erlösmanagement müssen wir durch Optimierung von Wertschöpfungstiefe, Innovationen, Steigerung der Arbeitsproduktivität und strategischen Allianzen den Kostenzuwachs dämpfen.

- **Klimaschutz und Nachhaltigkeit forcieren.** Der „Green New Deal“ und die Dekarbonisierung der Wirtschaft stellen den Verkehrssektor vor gravierende Herausforderungen. Als ÖBB-Infrastruktur AG sehen wir uns gefordert, den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Energie und Klimaschutz müssen daher ins Zentrum unseres Handelns gestellt werden.
- **Multimodale Zukunft gestalten.** Der Mobilitätsmarkt erlebt einen tiefgreifenden Wandel. Verkehrssysteme wachsen zusammen bzw. entwickeln sich immer mehr zu vernetzten Mobilitätsökosystemen, in welchen das System Bahn weiter an Bedeutung gewinnen wird. Durch Bereitstellung von multimodaler Bahnhof- und Terminalinfrastruktur sowie von Anlagen- und Betriebsdaten unterstützen wir diese Zukunft.
- **Digitalisierung nutzen, um besser zu werden.** Durch die Digitalisierung bieten sich uns Möglichkeiten, Mehrwert für unsere Kund:innen und unsere Organisation zu schaffen. Eine zielgerichtete Nutzung der Digitalisierung eröffnet die Chance, Menschen einfacher zu verbinden und unsere Prozesse weiter zu optimieren.
- **Generationenmanagement bewältigen und Diversität erhöhen.** Um auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben, müssen wir weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber mit einer inspirierenden und motivierenden Kultur der Zusammenarbeit sein. Durch ein gezieltes Generationenmanagement wird das Know-how im Unternehmen abgesichert. Innovative Formen der Zusammenarbeit, Diversität und gleichberechtigte Karrierechancen für alle Mitarbeiter:innen müssen uns als Arbeitgeber künftig auszeichnen.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Trend.Radar – Trends analysieren und in die richtigen investieren

Das Trend.Radar dient der systematischen Trendbearbeitung innerhalb der ÖBB, um neue Wachstumsmärkte zu finden und die Zukunft zu gestalten. Es hilft, die gesteckten Ziele zu erreichen oder sogar zu übertreffen, in dem früh genug zukunftsweisende Märkte erschlossen werden und gehandelt wird. Es liefert Antworten auf folgende Fragen: Welche Trends kommen auf uns zu und welche Chancen oder Risiken haben diese für die ÖBB? Ergeben sich daraus neue Geschäftsmodelle oder sind bestehende gefährdet? Dafür werden Trends umfangreich analysiert, bewertet und konkrete Handlungsfelder für die ÖBB abgeleitet.

Fünf globale Megatrends zeigen, in welche Richtung sich die Welt in den nächsten 30 Jahren entwickeln wird: demografischer Wandel, Klimawandel, Urbanisierung, ökonomischer Wandel und technologischer Fortschritt. Diese Megatrends werden die Welt, die Wirtschaft, unser Alltagsleben und somit auch die ÖBB nachhaltig und unwiderruflich verändern. Wie alle Unternehmen wird die ÖBB vor massiven Herausforderungen stehen. Es zeichnet sich ab, dass die nächsten Jahrzehnte volatil, unsicher und komplex werden. Aus diesem Grund ist es dringend notwendig, neue Technologien und ihre möglichen Adaptionen für die Zukunft schon jetzt richtig einzuschätzen und so eine nachhaltige und erfolgreiche Planung und Entscheidungsfindung zu gewährleisten. Das Trend.Radar institutionalisiert diesen Prozess mit strukturierten Analysen der Zukunft und bildet eine Möglichkeit, die ÖBB als Gestalter der Zukunft und Pionier der Mobilität zu positionieren.

Ziele des Trend.Radars und Vorteile für den Konzern

Die Ziele des Trend.Radars beruhen auf zwei Kerngrößen: der Identifikation von Wachstumsmärkten sowie der Erarbeitung eines Wettbewerbsvorteils für jeden Trend.

Die Beschäftigung mit Trends bietet viele Möglichkeiten, den Markt und seine Dynamik zu verstehen und zukünftige Entwicklungen transparent und verständlich zu machen. Daneben ergeben sich weitere Vorteile:

- Kenntnisse über die wesentlichen zukünftigen Handlungsfelder
- Frühzeitige Weichenstellung für Zukunftsthemen
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit
- Positionierung als Zukunftsunternehmen mit strategischem Weitblick
- Aufbau von interner Expertise durch Trendmanager:innen und Trendteam
- Schaffung von Awareness bei Mitarbeiter:innen und Förderung von Mitarbeiter:innen
- Akquise externer Talente

Trendüberblick

Die ÖBB hat ein „Trend.Bild“ erstellt, das die aus Sicht der ÖBB wesentlichsten Fokustrends der Zukunft abbildet. Ausgehend von den fünf Megatrends wurden hierbei 20 Fokustrends identifiziert. Dieser Prozess des Trendscoutings und der Ermittlung der Fokustrends wird in regelmäßigen Abständen durchgeführt. Fokustrends deuten auf eine hohe Bedeutung für die ÖBB hin und sind deshalb Gegenstand der weiteren Analysen. Im Folgenden werden sieben ausgewählte Fokustrends kurz erläutert, die unmittelbar als Nächstes analysiert werden.

Autonome Mobilität auf der Straße: 2015 ging man noch davon aus, dass Anfang der 2020er-Jahre autonome Autos flächendeckend vorhanden sein werden. Mittlerweile ist Ernüchterung eingetreten, und das mediale Interesse wieder gesunken. Dennoch erkennt man bei genauerem Hinsehen, dass autonomes Fahren auf der Straße enorme Fortschritte macht. Hervorzuheben ist hier der Konkurrenzkampf zwischen Waymo (Google Tochter) und Tesla. Die beiden Firmen verfolgen unterschiedliche technische Ansätze, um autonomes Fahren zu ermöglichen. Außerdem hat Deutschland mit einer aktuellen Gesetzesänderung den Weg für autonomes Fahren im Regelbetrieb geebnet. Autonomes Fahren wird vermutlich bald Realität werden – zwar nicht flächendeckend, aber intensiv in ausgewählten Bereichen.

Artificial Intelligence beschreibt die Fähigkeit digitaler Technologien menschliche Aufgaben auszuführen, wie beispielsweise zu denken oder aus vergangenen Erfahrungen zu lernen. Artificial Intelligence kommt zum Lösen komplexer Fragestellungen in spezifischen Anwendungsfällen zum Einsatz. Die Technologien werden in Systemen (Maschinen, Geräte, Software) implementiert, sodass diese Aufgaben und Situationen vernünftig bearbeiten können. Hierbei spielen die beiden Technologien „Machine Learning“ und „Deep Learning“ eine entscheidende Rolle. Während „Machine Learning“ auf statistischen Methoden basiert, um Muster innerhalb von Datenmengen zu erkennen, sind beim „Deep Learning“ neuronale Netzwerke im Einsatz, welche insbesondere bei unstrukturierten Daten zum Einsatz kommen.

Blockchain ist eine Ausprägung der „Distributed Ledger Technologie“ (DLT). Sie speichert Transaktionen in nacheinander gereihten „Blöcken“, ganz ohne Mittelsmann. Anders als bei einer Geldüberweisung ist hierzu keine Bank notwendig. Alles passiert direkt zwischen dem Sender und Empfänger. Blöcke (enthalten viele Transaktionen) können mithilfe von Kryptographie nur hinzugefügt werden, aber nicht rückwirkend verändert werden. Sie sind demnach so gut wie fälschungssicher. Blockchain wird auch als Web3 (Internet = Web2) bezeichnet. Während über das Internet Informationen verschickt werden, werden über Web3 Werte (z. B. Geld) verschickt; ganz ohne Dritte.

Die **Data Economy (& Monetization)** ist ein globales digitales Ökosystem, in dem Daten von einem Netzwerk von Anbieter:innen gesammelt, organisiert und ausgetauscht werden. Ziel ist es, aus den gesammelten Informationen Wert zu schöpfen. Hierbei werden Daten von einer Vielzahl von Akteur:innen gesammelt, darunter Suchmaschinen, Social Media-Websites, Online-Anbieter, stationäre Anbieter oder Anbieter von Software-as-a-Service (SaaS). Auch eine zunehmende Anzahl von Firmen sammelt mittels vernetzter Geräte im Bereich Internet der Dinge (IoT) Daten. Die gesammelten Daten werden dann wiederum an Einzelpersonen oder Firmen gegen eine Gebühr weitergegeben.

3D-Druck ist ein additives Fertigungsverfahren, bei dem Material Schicht für Schicht aufgetragen und somit dreidimensionale Gegenstände erzeugt werden. Hierbei dienen dreidimensionale Modelle, welche am Computer entworfen werden, als Vorlage für den 3D-Drucker. Dieser erstellt durch Auftragen von Material, welches in flüssiger, fester oder pulverartiger Form vorliegen kann, schichtweise das entsprechende Objekt. Zurzeit wird der 3D-Druck vor allem beim Erstellen von Prototypen und bei speziellen Komponenten in der Luft- und Raumfahrt oder Medizintechnik eingesetzt.

Die **Platform Economy** beschreibt das Geschäftsmodell basierend auf digitalen Plattformen. Plattformen wiederum sind eine auf der Software basierten, digitalen Umgebung mit einer offenen Infrastruktur. Diese Umgebung ermöglicht es, ein industrieübergreifendes Ökosystem zu verwalten. Viele der wertvollsten Unternehmen der Welt, wie Amazon, bieten primär Plattformen an. Die Funktion und Art der digitalen Plattformen können sich jedoch deutlich unterscheiden. Während einige Plattformen Dienstleistungen anbieten (z. B. Uber), bieten andere wiederum Produkte (z. B. Amazon), Zahlungen (z. B. Paypal) oder andere Softwareentwicklungen (z. B. Salesforce) an.

Big Data (Analytics) beschreibt Datensätze, deren Größe oder Art, die Fähigkeiten traditioneller Datenbanken übersteigen, die Daten zu erfassen, zu verwalten und mit geringer Reaktionszeit (Latenz) zu verarbeiten. Zu den Merkmalen von Big Data gehören hohes Volumen, hohe Geschwindigkeit und große Vielfalt. Big Data Analytics ist die Anwendung fortschrittlicher Analysetechniken auf sehr große, vielfältige Big-Data-Datensätze. Diese umfassen strukturierte, halbstrukturierte und unstrukturierte Daten aus verschiedenen Quellen und in unterschiedlichen Größen von Terabyte (1 Terabyte = 1000 Gigabyte) bis Zettabyte (1 Zettabyte = 1.000.000.000.000 Gigabyte).

Diese Trends werden schrittweise analysiert und bewertet, um letztendlich Handlungsmöglichkeiten abzuleiten, die zum aktuellen Portfolio ergänzend oder bestärkend wirken.

Trendanalyse

Die genaue Analyse und Bewertung der Trends erfolgen gemeinsam im Konzern. Ein internes Expert:innenteam arbeitet konzernübergreifend zusammen, um die Themen aus den verschiedensten Perspektiven zu betrachten und in den Teilbereichen der ÖBB aktiv zu werden. Es gilt, die gesamte Expertise des Konzerns zu bündeln mit dem Ziel, den Mobilitätsmarkt aktiv zu gestalten. Trendanalysen beleuchten Aspekte wie technischer Machbarkeit, regulatorischer Fortschritt, Ökosystem und Wettbewerber:innen. Die Erkenntnisse fließen in die Bewertung der Auswirkungen auf die ÖBB ein und geben einen Ausblick, inwieweit die ÖBB von dem Trend betroffen sind. Das Trendpotenzial stößt einen strategischen Diskurs an und erörtert die strategische Positionierung, die die ÖBB in Bezug zu dem Trend einnehmen werden. Vorteil dabei ist: Wir wissen heute bereits, wie wir an dem Trend partizipieren möchten und gehen die richtigen Schritte, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig und wirtschaftlich zu sein.

Unser Arbeitsauftrag

Wir als ÖBB müssen die Trends, die unser Geschäft und unsere Branche bewegen oder in Zukunft beeinflussen könnten, inhaltlich selbst kennen. Fehlt uns dieses Wissen, fehlt uns automatisch auch die Basis für ein professionelles Management. Um wachsen zu können, benötigen wir ein fundiertes Bild von der Zukunft. Das Entdecken, Analysieren und Bewerten von Trends kann nicht ausgelagert werden, sondern muss im Konzern erfolgen.

Der Transformationsprozess, in dem sich unsere Wirtschaft und Gesellschaft befindet, verlangt danach sich schon heute proaktiv und ohne Druck von außen, mit Trends zu beschäftigen. Denn diese eröffnen die geschäftlichen Möglichkeiten von morgen. Die durch das Trend.Radar geschaffene Trendwelt bildet hierfür die Basis und die gleichzeitig die Grundlage für unseren zukünftigen Erfolg. Das Motto lautet: Heute in die Zukunft von morgen investieren.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung basiert auf den strategischen Konzernzielen. Mit konkreten hinterlegten Initiativen und Maßnahmen unterstützt durch das Programm Nordstern wird der Weg zur Erreichung der strategischen Konzernziele jeweils im mittelfristigen Planungszyklus für die nächsten sechs Jahre abgebildet.

Dabei orientieren sich die ÖBB an Maßstäben der Kund:innenzentrierung, Wettbewerbsfähigkeit, operativer Exzellenz und Innovationskraft in ihren Produkten und Services. Unter diesen Gesichtspunkten setzten sich die ÖBB zum Ziel, als Mobilitäts- und Logistikanbieter die klare Nummer eins in Österreich zu bleiben und zu den wesentlichen Playern in Europa zu gehören. Darüber hinaus leisten die ÖBB einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der festgeschriebenen Zielsetzungen der Energie- und Klimaziele in Österreich, wie sie im Jahr 2018 in der #mission 2030 festgelegt wurden.

Das Budget 2022 sowie die Folgejahre sind im Wesentlichen von Angebotsausweitungen beim Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, nachhaltig wirkenden Investitionen im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur sowie den Turnaround-Anstrengungen im Teilkonzern Rial Cargo Austria gekennzeichnet. Die aktuelle vorliegenden Budget- und Mittelfristplanung basiert auf der im Planungszeitraum verfügbaren Erkenntnisse und Wirtschaftsprognosen hinsichtlich COVID-19, und es wurde aktuell kein weiteren Lockdown berücksichtigt. In der Planung wird die nachhaltige Bewältigung der negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie bis einschließlich 2023 andauern und ab 2024 das Ergebnisniveau der Mittelfristplanung vor COVID-19 erreicht.

Das budgetierte Konzern-EBT 2022 beträgt rd. 186,6 Mio. EUR und liegt beeinflusst durch die positive Entwicklung der COVID-19-Pandemie um rd. 51,1 Mio. EUR über der vorjährigen Mittelfristplanung für das Jahr 2022. Die marktnahen Unternehmensbereiche erholen sich im Jahr 2022 besser als in der vorjährigen Mittelfristplanung angenommen. Im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr liegt das budgetierte EBT 2022 bei rd. 157,8 Mio. EUR und ist damit um rd. 58,2 Mio. EUR über der vorjährigen Mittelfristplanung. Im Teilkonzern Rail Cargo Austria wird für 2022 ein EBT in Höhe von rd. 22,2 Mio. EUR budgetiert, dies stellt im Vergleich zum Vorjahres-MFP 2022 eine Steigerung um rd. 4,1 Mio. EUR dar. Durch die Anteilsverschiebung der TS-Gruppe von der Rail Cargo Austria AG zur ÖBB Personenverkehr AG sind die vorjährigen Mittelfristplanungen nur bedingt vergleichbar.

EBT-Entwicklung in Mio. EUR	2020	2021	BUD 2022	MFP 2027
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	6,3	89,3	157,8	308,4
Teilkonzern Rail Cargo Austria	7,6	121,6	22,2	71,7
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	10,2	10,8	10,8	13,7
ÖBB-Konzern	58,6	170,0	186,6	404,5

In den Budgetprämissen 2022 wurden keine zusätzlichen COVID-19-Implicationen im Sinne von weiteren Lockdowns angenommen. Sollte es 2022 dennoch zu weiteren Einschränkungen kommen, wird die vorliegende Ergebnisprognose im Rahmen des ersten Forecasts 2022 angepasst und die daraus folgenden Erkenntnisse in den Planungsprämissen für die Budget- und Mittelfristplanung 2023 bis 2028 verarbeitet. Für eine Einschätzung der Auswirkungen der Ukraine Krise wird auf Erläuterung 35 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ in den Erläuterungen zum Konzernabschluss verwiesen.

D. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

D.1. Immobilienmanagement

Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH ist eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG. Sie agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns.

Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio über ihren gesamten Lebenszyklus. Dazu zählen rd. 3.786 Gebäude sowie 1.038 Personenbahnhöfe und Haltestellen. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung. Das beinhaltet auch die Anlagenverantwortung für grundsätzlich 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.

Im Geschäftsjahr 2021 konnten für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 71,3 Mio. EUR (Vj: rd. 60,4 Mio. EUR) erzielt werden.

D.2. Personalbericht

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs mit vielfältigen Jobprofilen. Per 31.12.2021 waren konzernweit 41.898 (Vj: 41.872) aktive Mitarbeiter:innen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Das ist ein geringfügiger Rückgang des Personalstands im Vergleich zum Vorjahr. Der ÖBB-Konzern zählt auch zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs. Zum Jahresende 2021 waren 1.775 (Vj: 1.787) Lehrlinge in Ausbildung. Hinzu kommen im Berichtsjahr weitere 222 (Vj: 227) Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung. Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter:innen lag im Inland (exkl. Lehrlinge) bei rd. 45,4 (Vj: rd. 45,7) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 14,2% (Vj: rd. 13,5%).

Die Mitarbeiter:innenstruktur im ÖBB-Konzern

Anzahl Mitarbeiter:innen Köpfe	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2021	2020
Angestellte	14.847	13.972	875	6%	14.454	13.709
Arbeiter:innen	10.495	9.759	736	8%	10.128	9.380
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	16.556	18.141	-1.585	-9%	17.337	18.845
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	41.898	41.872	26	0%	41.919	41.934
Lehrlinge *)	1.775	1.787	-12	-1%	1.614	1.630
Gesamt mit Lehrlingen	43.673	43.659	14	0%	43.533	43.564
<i>davon Ausland</i>	<i>4.417</i>	<i>4.326</i>	<i>91</i>	<i>2%</i>	<i>4.366</i>	<i>4.317</i>

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2021 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 222 Lehrlinge beschäftigt.

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2021	2020
Angestellte	14.488,5	13.652,2	836,3	6%	14.105,4	13.393,5
Arbeiter:innen	10.353,9	9.638,4	715,5	7%	9.996,5	9.266,8
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	16.115,5	17.655,9	-1.540,4	-9%	16.876,5	18.284,6
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	40.957,9	40.946,5	11,4	0%	40.978,4	40.944,9
Lehrlinge *)	1.775,0	1.787,0	-12,0	-1%	1.613,6	1.629,6
Gesamt mit Lehrlingen	42.732,9	42.733,5	-0,6	0%	42.592,0	42.574,5
<i>davon Ausland</i>	<i>4.383,7</i>	<i>4.298,4</i>	<i>85,3</i>	<i>2%</i>	<i>4.334,8</i>	<i>4.289,5</i>

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2021 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 222 Lehrlinge beschäftigt.

Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen. Sie sind vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar. Unter dem Begriff werden im hier gebräuchlichen Sinne auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden. Diese Mitarbeiter:innengruppe wird in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Pensionierungswellen kleiner.



Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete zum 31.12.2021 der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Auf sie entfielen 42% aller Mitarbeiter:innen inkl. Lehrlinge.

Die strategische Ausrichtung

Das Strategische HR-Management versteht sich gemeinsam mit allen Teilgesellschaften des ÖBB-Konzerns als strategisch-generalistisch ausgerichteter Berater und Sparringpartner für Vorstände und Führungskräfte. Des Weiteren ist das Strategische HR-Management in Zusammenarbeit mit den HR-Expert:innen der ÖBB-Business Competence Center GmbH (BCC) ein professioneller Dienstleister für unsere Mitarbeiter:innen. Im Sinne des ÖBB Unternehmenswertes „Wir vor Ich“ agiert es als gemeinsames HR-Management des ÖBB-Konzerns und nicht als die Summe der Einzelgesellschaften.

Im Zuge der Transformation zu einem gemeinsamen, schlanken HR-Management wird das Leistungsportfolio radikal hinterfragt. Durch den Einsatz von digitalen Technologien können administrative Aufgaben reduziert werden. Das öffnet Räume, um stärker gestaltend und proaktiv zu arbeiten.

Personalentwicklung und Recruiting sowie Personalmanagement decken alle Fachthemen des HR-Managements ab. Entlang dieser beiden Säulen bereitet sich das Strategische HR-Management auf die Zukunft und den bevorstehenden Generationenwechsel vor. Stellhebel dafür sind Lean-Administration, Vereinfachung von Governance-Regeln, Employee- und Management-Selfservices sowie Digitalisierung/Automatisierung.

Mit seiner Arbeit leistet das Strategische HR-Management einen wesentlichen Beitrag zur Innen- und Außenwahrnehmung des ÖBB-Konzerns – bei Mitarbeiter:innen bzw. potenziellen Bewerber:innen – und macht die ÖBB zu einem attraktiven Arbeitgeber.

COVID-19

Im Jahr 2021 wurde die erfolgreiche Arbeit der konzernweiten COVID-19-Task-Force fortgesetzt. Ein wichtiges Instrument zur Setzung von Maßnahmen im ÖBB-Konzern ist weiterhin die ÖBB-Corona-Ampel. Sie sieht umfassende COVID-19-Schutzmaßnahmen wie Hygiene- und Abstandsregeln und Homeoffice vor. Als eine besonders effektive Präventionsmaßnahme haben die ÖBB im Sommer 2021 auch betriebsinterne Impfstraßen organisiert, um dem gesamten Personal unbürokratisch Impfungen gegen das Coronavirus zur Verfügung stellen zu können. Diese Impfstraßen haben sich als ein großer Erfolg herausgestellt und wurden von unserem Personal sehr gut angenommen.

Im September 2021 wurde arbeitgeberseitig darüber hinaus die 3G-Regel für das Personal und externe Besucher:innen eingeführt. Diese wird als gesetzliches „3G am Arbeitsplatz“ fortgesetzt. Diese Maßnahme schafft Sicherheit und richtet sich nach den gesetzlich einschlägigen Regeln. Als verantwortungsvoller Arbeitgeber ist es dem ÖBB-Konzern außerdem ein großes Anliegen, allen Mitarbeiter:innen ein umfassendes COVID-19-Testangebot zur Verfügung zu stellen. Dieses beinhaltet weitgehende PCR-Tests inklusive sogenannter Gurgeltests, sowie auch Antigentests. Die ÖBB betreiben mehrere COVID-19-Teststraßen in ganz Österreich.

Telearbeit und Gleitzeit

Telearbeit und Gleitzeit stellen eine Möglichkeit dar, die Arbeitsorganisation zu modernisieren. Im Konzern ist mit 01.07.2021 die neue Betriebsvereinbarung über Telearbeit in Kraft getreten.

Durch die zeitliche und räumliche Flexibilisierung der Arbeitsorganisation sollen die Arbeitsqualität und -produktivität verbessert und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gesteigert werden.

Die konkrete Verteilung der Arbeitszeit auf die Arbeitsplätze (Homeoffice/Büro) wird zwischen Vorgesetzter bzw. Vorgesetztem und Arbeitnehmer:in im Vorhinein vereinbart – die Anzahl der Homeoffice-Tage unterliegt nun keiner Vorgabe mehr und bleibt der Vereinbarung zwischen Mitarbeiter:innen und Führungskraft überlassen.

Die Verteilung der Arbeitszeit wurde durch die neue Gleitzeitvereinbarung flexibilisiert. Die Arbeitnehmer:innen können über die Verteilung der Normalarbeitszeit am Telearbeitsplatz und betrieblichen Arbeitsplatz innerhalb der festgelegten und geltenden Arbeitszeitregelung selbst entscheiden und bestimmen.

HR 2025

Human Resources ist eines der Zukunftsfelder, in denen sich entscheidet, welche Unternehmen im Wettbewerb nachhaltig Erfolg haben werden. Die ÖBB stehen vor der großen Aufgabe, den Generationenwandel erfolgreich zu bewältigen, den Sprung in eine Welt hoher digitaler Durchdringung zu schaffen und sich (dadurch) für einen vollliberalisierten Markt fit zu machen. Als Teil des Konzernprogramms „Nordstern“, ist auch HR einer umfassenden Transformation zu unterwerfen. Dies auf inhaltlicher Ebene, auf Ebene der Prozesse und der Organisation. „HR 2025“ dient dazu, diesen Transformationsprozess kraftvoll anzustoßen.

HR-Trends und Herausforderungen

Demografischer Wandel

Vor dem Hintergrund demografischer Veränderungen ist die langfristige Sicherung von Wissen ein Schlüsselthema für eine kontinuierliche Unternehmensentwicklung. Belegschaft und Arbeitskräfteangebot werden älter. Altersbedingte Abgänge verändern große Teile des Konzerns. Das Nachrücken Tausender Mitarbeiter:innen jüngerer Generationen verändert unsere Belegschaft. Die „Staffelübergabe“ muss gut über die Bühne gehen, um auch weiterhin den Erfolg der ÖBB zu gewährleisten. Vom richtigen Mitarbeiter:innen-Mix aus erfahrenen Spezialist:innen einerseits und jungen Mitarbeiter:innen andererseits hängt es ab, ob wir künftig ein verlässlicher, konkurrenzfähiger und agiler Mobilitätsanbieter sein können.

Neue Lebenskonzepte

Der bisherige Lebensentwurf der Arbeitnehmer:innen, in dessen Zentrum stabile und regelmäßige Arbeit stand, verändert sich. Er wird von neuen Lebenskonzepten abgelöst, die den Ausgleich von Erwerbsarbeit, Familie und Freizeit suchen. Der Wunsch nach mehr Flexibilität im Berufsalltag ist heute Realität. Die Integration von Arbeit und Freizeit sind Standard. Starre Rollenbilder von Mann und Frau brechen auf, spontane berufliche Veränderungen gelten nicht mehr als Wagnis. Für die jüngste Generation stellt Geld nicht mehr den primären Anreiz dar, arbeitsplatzungebundenes Arbeiten gilt in einer digitalisierten Arbeitswelt als selbstverständlich, berufliche Auszeiten und Brüche im Erwerbslebenslauf gelten als selbstverständlich. Zu den attraktivsten Arbeitgebern Österreichs zu zählen, moderne und flexible Arbeitsbedingungen anzubieten, gibt im Wettbewerb um die größten Talente den Ausschlag.

Zunehmende Vielfalt

Während unsere Mitarbeiter:innen sowie die Stellenwerber:innen in der Vergangenheit relativ homogen waren, beobachten wir heute einen Trend hin zur Vielfalt. Der Anteil der Frauen am Arbeitsmarkt nahm stark zu. Menschen mit besonderen Bedürfnissen rücken stärker in den Fokus. Schutzsuchende sowie Menschen aus der EU und aus Drittstaaten gewinnen an arbeitsmarktpolitischer Relevanz. Die vielfältigen Erfahrungen und das breite Wissen unserer Mitarbeiter:innen begreifen wir als Stärken. Wir wollen sie zum Vorteil jeder:s einzelnen weiter ausbauen. Zweifellos spielen Gender- und Diversity-Kompetenz als Eigenschaften eines modernen, zukunftsgerichteten und attraktiven Arbeitgebers künftig eine große Rolle.

Um die beschriebenen Herausforderungen zu meistern, braucht es ein modernes, schnelles HR-Management, effiziente Prozesse, digitale Lösungen und zeitgemäße Führungswerkzeuge sowie eine moderne Unternehmenskultur. In der Personalstrategie 2017 wurde der Weg zum Ziel festgelegt. Davon abgeleitet, ist es Auftrag von „HR 2025“, die Umsetzung der Personalstrategie 2017 weiter voranzutreiben und die Personalorganisation neu zu denken.

Für „HR 2025“ wurden vier Handlungsfelder (Projekte) und zwölf Initiativen identifiziert:

- Das Projekt **HR-Organisation und Prozesse** beschäftigt sich mit der Neuausrichtung der HR Organisation des ÖBB-Konzerns nach dem Business-Partner:innen-Modell gemäß Dave Ulrich sowie mit der Digitalisierung der HR-Prozesse.
- Das Projekt **Arbeitsfähigkeit und Nachhaltigkeit** greift die zentrale Frage auf, wie es ÖBB Mitarbeiter:innen ermöglicht werden kann, möglichst lange gesund ihrer Arbeit nachzugehen. Die Neuaufstellung der Gesundheitsorganisation steht hierbei im Mittelpunkt.

- Das Projekt **Sourcing, Recruiting und Onboarding** beschäftigt sich mit der Frage, wie wir rechtzeitig die richtigen Mitarbeiter:innen ins Unternehmen holen können. Die Bündelung des Recruitings im Lösungscenter (in Lösungscentern) ist Teil hiervon.
- Das Projekt **Attraktiver Arbeitgeber und Diversity** adressiert die Frage, wie die ÖBB sowohl für junge Familien als auch für ältere Kolleg:innen stets attraktive Arbeitsbedingungen bieten können. Die Erarbeitung von Förderungsmaßnahmen für Frauen und andere Diversitätsgruppen bildet einen weiteren Baustein dieses Projekts.

Das Programm „HR 2025“ ist in dieser Ausgestaltungsform für das Jahr 2021 als „Kick-Start-Programm“, als Anstoß eines mehrjährigen Transformationsprozesses, angelegt.

Mitarbeiter:innenbefragung 2021

Vom 06. bis zum 26.09.2021 fand zum fünften Mal die konzernweite Mitarbeiter:innenbefragung statt. Diesmal wurde sie ausschließlich digital durchgeführt und konnte mit 55% Rücklauf die bisher höchste Beteiligung verzeichnen.

Die drei zentralen Themen der Befragung waren

- Identifikation: Wie verbunden fühlt ihr euch mit den ÖBB als Arbeitgeber?
- Arbeitszufriedenheit: Wie ist das Arbeitsklima und wie läuft die Zusammenarbeit mit euren Kolleg:innen und Führungskräften?
- Arbeitsfähigkeit (neu seit 2021): Wie stark wirken sich Ressourcen und Belastungen auf das Arbeitsvermögen der Mitarbeiter:innen aus?

Beide Kategorien, die seit 2013 abgefragt wurden, konnten sich heuer wieder steigern. Der neue Index „Arbeitsfähigkeit“ begann gleich mit einer „sehr guten“ Bewertung.

Identifikation: Verbesserung von 69 auf 73 Punkte

Die Identifikation der Mitarbeiter:innen mit den ÖBB ist stark angestiegen. Die Kollege:innen sind besonders stolz, Teil des Unternehmens zu sein und zeigen eine hohe Bereitschaft, die ÖBB als Arbeitgeber weiterzuempfehlen. Das Image des Konzerns hat sich bei den Mitarbeiter:innen weiter verbessert – insbesondere bei den Themen „Zukunftsorientierung“ und „Mitarbeiter:innenfreundlichkeit“ sind die Werte stark angestiegen. Topkategorie ist das Sicherheitsbewusstsein, das in der Pandemie noch weiter zugenommen hat. Das zeigen übrigens auch die Rückmeldungen zu den ÖBB-Coronaschutzmaßnahmen – mit rd. 70% Zufriedenheit.

Arbeitszufriedenheit: von 68 auf 72 Punkte gesteigert

Die Gesamtarbeitszufriedenheit im Unternehmen ist weiter gestiegen und liegt erstmals im sehr guten Wertebereich. Vor allem im Bereich Bürokratie/Organisation werden weiterhin Verbesserungsmöglichkeiten gesehen. Am stärksten angestiegen ist die Zufriedenheit mit der Führung und der Information. Die rasche und umfassende Information wird gerade in Zeiten der Pandemie deutlich besser beurteilt (mit weiterem Verbesserungspotenzial). Das Gefühl, transparenter und ehrlicher Kommunikation konnte deutlich gesteigert werden. Diese hohe Kommunikationsleistung schlägt sich auch in einer weiteren Verbesserung der Beurteilung der Führungskräfte des Unternehmens nieder.

Arbeitsfähigkeit: NEU gleich auf 76 Punkte bewertet

Besonders erfreulich sind die positiven Ergebnisse im Bereich Arbeitsfähigkeit – vor allem in den Bereichen Gesundheit und Lebensqualität, der Zusammenarbeit sowie Sinnfindung und Selbstwert. Verbesserungen sehen Mitarbeiter:innen hier vor allem in der Bewältigung des Arbeitspensums. Mit den Ergebnissen werden in weiterer Folge Maßnahmen konzernweit und gesellschaftsspezifisch erarbeitet.

HR-European and Labour Relations

Im Berichtsjahr kam es zum Abschluss eines verbindlichen europäischen Abkommens im Sektoralen Sozialen Dialog Eisenbahn zur Anhebung des Frauenanteils. Die Vereinbarung „Frauen im Eisenbahnsektor“ wurde zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) für die Arbeitgeber sowie der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) für die Arbeitnehmer:innen abgeschlossen. Sie zielt darauf ab, mehr Frauen für eine Tätigkeit im Bahnsektor zu gewinnen und Chancengleichheit am Arbeitsplatz zu garantieren. Die Zielvorgaben sind, mehr Frauen für den Sektor zu gewinnen, die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, Aufstieg und Karriereentwicklung sowie gleiches Entgelt für Frauen und Männer, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz aber auch das Verhindern von sexueller Belästigung und Sexismus. Dies ist die erste gemeinsame Vereinbarung seit 15 Jahren, die sowohl die Mitglieder der CER als auch jene der ETF verpflichtet. Damit nimmt der Bahnsektor eine Vorreiterrolle ein und gibt Impulse für andere Branchen.

STAFFER bietet den Rahmen für einen Europaweiten „Blueprint“. STAFFER ist ein Projekt im Rahmen der EU-Finanzierung von "Sector Skill Alliances" 2020. Es ist eines der größten von der Europäischen Kommission finanzierten Projekte (rd. 4,0 Mio EUR) für Qualifikationsallianzen und umfasst 32 Vollpartnern und 14 assoziierte Partnern aus 13 Ländern. Das Ziel des Projekts ist es für den gesamten Eisenbahnsektor geeignete Ausbildungs- und Schulungswege sowie Lehrpläne zu entwickeln und validieren, um die Beschäftigungsfähigkeit und die Karrierechancen effektiv zu erhöhen. Ausgangspunkt dafür ist die Ermittlung des aktuellen und zukünftigen Qualifikations- und Kompetenzbedarfs. Dementsprechend werden europaweite Mobilitätsprogramme und arbeitsbasierte Praktika für Student:innen, Auszubildende und Mitarbeitende durchgeführt. Das Projekt wurde am 01.11.2020 gestartet und hat eine Laufzeit von 48 Monaten (bis 31.10.2024). Verschiedene Arbeitsgruppen haben ihre Arbeit aufgenommen und die ÖBB haben bereits aktiv zur Forschungsphase beigetragen.

Gleichstellungs-/Diversity-Management im ÖBB-Konzern

Im ÖBB-Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten. Es ist mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut und sorgt für die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter:innen.

2021 wurde im Gleichstellungsmanagement ein Schwerpunkt auf die Bewusstseinsbildung/Sensibilisierung von Führungskräften (u. a. mit der Implementierung eines Leitfadens für Führungskräfte und der Durchführung von Events wie z. B. „10 Jahre Gleichstellungsarbeit im ÖBB-Konzern“) und Lehrlingen (u.a. Erstellung eines Booklets für Lehrlinge sowie Durchführung von Workshops mit regionalen Gleichstellungsbeauftragten) gelegt.

Das Diversity-Management setzt darüber hinaus weitere strategische Akzente zur Anhebung der Vielfalt im Unternehmen. 2019 wurde der ÖBB-Konzern mit dem Diversity-Award ausgezeichnet. 2020 folgte das Gütesiegel equalitA für die innerbetriebliche Frauenförderung der ÖBB, 2021 die Prämierung mit dem SHEconomy Minerva Award für das Cross-Mentoring-Programm und die Auszeichnung „Diversity Leader“ (Financial Times).

Diversity Charta 2026

Es ist ein strategisches Ziel, den Frauenanteil im Gesamtkonzern bis 2026 auf 17% zu erhöhen. Weitere strategische Ziele sind mindestens 20% Frauenanteil bei Neuaufnahmen, sukzessive Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen, Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung konzernweit auf mindestens 20%, 25% Frauenanteil bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie und mindestens 30% Frauenanteil in den Aufsichtsräten der ÖBB AGs und GmbHs im Inland.

Dafür sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, z. B. Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS und NPOs), Qualifizierungsangebote im Diversity-Management sowie Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz. Die Mehrzahl der Trainings und Seminare wurden aufgrund von COVID-19 ausgesetzt. Die bestehenden Programme zur Laufbahntwicklung wurden in digitalisierter Form angeboten und überdurchschnittlich häufig genutzt. Dazu zählen Onlinecoaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen. Darüber hinaus wird der Frauenkarriereindex (FKi) konzernweit implementiert und umgesetzt.

Weitere Leuchtturmprojekte: Neue Gender Guidelines, Anpassung der HR-IT-Systeme und Gesundheitskampagne „Frauen- und Männergesundheit“

Der gesetzlichen Anerkennung des dritten Geschlechts wird in mehrfacher Hinsicht Folge geleistet. Die neuen Guidelines zur Unternehmenssprache sehen ab 01.06.2021 den Doppelpunkt (z. B: Mitarbeiter:innen) für die sprachliche Markierung der Geschlechter vor. Die HR-IT-Systeme werden kontinuierlich angepasst, sodass bei Bewerbungen über die Seite karriere.oebb.at nicht nur männlich/weiblich, sondern auch divers oder inter angezeigt und abgefragt wird. Das gilt auch für die gesamte Personalerfassung im SAP.

Darüber hinaus stand das Jahr 2021 im ÖBB-Konzern ganz im Zeichen von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zum Thema „Gesundheit und Gendermedizin“. Die Symptome bei vielen Krankheiten zeigen sich bei Frauen und Männern unterschiedlich, Frauen und Männer weisen unterschiedliche Krankheitsverläufe auf und sind für spezifische Krankheiten anders anfällig. Diese Unterschiede wurden im Zuge unserer Gesundheitskampagne mit Onlineevents, Podcasts, Webinaren und der konzernweiten Aktion „No Shave November & Red Lips November“ aufgegriffen und breit kommuniziert.

Der Gesamtanteil der Frauen hat sich im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 0,7% erhöht und liegt nun bei 14,2%. Bei Lehrlingen ist der Anteil um 0,3% gesunken und liegt aktuell bei 17,3% (exkl. Stiftungslehrlinge). 42,6% (58,1% ohne Belegschaftsvertreter) der Aufsichtsratsmandate der inländischen Aktiengesellschaften wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Auch bei den Führungskräften zeigt sich eine Steigerung um 1,6% von 13,8% im Vorjahr auf 15,4%. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie liegt der Frauenanteil in 2021 bei 30,1%.

Ein wichtiger Faktor für die Arbeitgeberattraktivität ist die Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dieses Thema ist auch Teil der ÖBB Gleichstellungspolicy 2011. Sie sieht u. a. konkrete Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit vor (etwa betriebsnahe Kindergärten, Nannies4ÖBBKids sowie der RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat, ein Informationsportal zu Karenz, Pflege und Vereinbarkeitsangeboten der ÖBB. Die Kinderbetreuung am Wochenende für die Kolleg:innen im Schicht- und Wochenenddienst wird ab November 2021 im Form eines Piloten umgesetzt.

Programm Mitarbeiter:innen mit Behinderungen (Disability Management)

Eine weitere Initiative zur kontinuierlichen Erhöhung der Vielfalt und Nutzung interner Ressourcen ist die erfolgreiche Umsetzung des Programms „Mitarbeiter:innen mit Behinderungen“. Die Implementierung eines Disability-Managements in der Holding markiert einen grundlegenden Schritt zur erfolgreichen Umsetzung des Programms. Damit gehen Disability-Awareness-Schulungen für Führungskräfte sowie Schulungen zur barrierefreien Kommunikation einher. Im ÖBB-Konzern haben 726 Mitarbeiter:innen gesundheitsbedingte Einschränkungen, deren Grad der Behinderung bei über 50% liegt. Ihnen stehen ein Spezialist für Disability-Management und Barrierefreiheit am Arbeitsplatz sowie persönlich die Konzernbehindertenvertrauenspersonen zur Seite. Der Schwerpunkt wurde auch 2021 auf Kompetenzentwicklung im Bereich barrierefreie Kommunikation gelegt. Der praxisbezogene Wissenstransfer erfolgte mittels Webinaren und der Konzeption eines E-Learning-Programms. Darüber hinaus wurde auch in der Diversity-Charta 2026 die Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen auf 4% als Ziel verankert.

Die in der Charta der Inklusion festgelegten weiteren Schritte wurden erfolgreich erledigt. Am 03.12.2021 wurde der Aktionsplan 2026 und mit ihm die Umsetzung von grundlegenden Maßnahmen zur Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen im Konzern Inland präsentiert. Zu den grundlegenden Maßnahmen zählen die Checkliste zur Evaluierung der barrierefreien Arbeitsplätze oder die Kooperation mit der my ability-jobbörse, damit sich möglichst viele Menschen mit Behinderungen für geeignete Jobs bewerben.

Interkulturelle Kompetenz

Die ÖBB stehen vor einem Generationenwandel im Unternehmen und Österreich inmitten einer soziodemografischen Bevölkerungsentwicklung. In diesem Kontext ist die Erschließung des Arbeitskräftepotenzials mit multikulturellem Hintergrund eine zentrale Herausforderung und ein ökonomisches Ziel. Das gilt gleichermaßen für die Zusammensetzung der Belegschaft wie für die Bearbeitung des Mobilitätsmarktes. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen Kooperationen wie z. B. mit der Volkshilfe, aber auch interne Diskussionsveranstaltungen wie beispielsweise "Kommen, um zu bleiben" oder auch die ÖBB Sprachlernbörse. Besonders erwähnenswert ist ebenso die Lehrausbildung von geflüchteten unbegleiteten Jugendlichen mit Asylstatus. Diese Initiative wird bereits seit 2012 mit dem Verein Lobby.16 und seit 2016 auch mit Unterstützung des AMS vorangetrieben. Dabei wird der Fokus auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt.

Aktives Community-Building (Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit der Volkshilfe)

Mitarbeiter:innen und Reisende aus unterschiedlichen Kulturen sind für die ÖBB eine große Bereicherung: Die Auseinandersetzung unter den Fahrgäst:innenn und mit dem Personal der ÖBB sind die Motivation das Programm „Sicher & Respektvoll – Gemeinsam unterwegs“ zu starten. Mit diesem Programm möchten wir mit Gatekeeper:innen in den einzelnen Communitys in Austausch treten und den Dialog untereinander fördern. Über 2.600 Kolleg:innen aus mehr als 80 Ländern arbeiten im ÖBB-Konzern – Tendenz steigend. Diese Vielfalt an Kulturen und Sprachen soll nun aktiv genutzt werden. Die Sprachlernbörse ermöglicht es, Sprachlernpartner:innen zu finden und mit diesen in der Freizeit selbstständig einen kostenfreien Sprachaustausch (Tandem) zu organisieren.

Soziales Arbeiten (Infokampagne und Mitglied in der Corona-Taskforce der ÖBB)

Speziell für jene Kolleg:innen, für die die Lage eine besonders große Veränderung darstellt (u. a. ältere Mitarbeiter:innen, Alleinerziehende, Mitarbeiter:innen mit Behinderungen) hat die Diversity-Beauftragte die Interessen in der Corona-Taskforce vertreten. Es wurden relevante Informationen im Intranet regelmäßig kommuniziert sowie Veranstaltungen mit relevanten Themen verknüpft wie etwa Netzwerktreffen zum Thema „Coronakrise auch finanziell gut überstehen“.

Performance Management – Führungskompetenz

Führungsverhalten und Führungskultur sind mehr denn je entscheidende Parameter, um die ÖBB weiterzuentwickeln und den gemeinsamen Erfolg zu sichern. Führungsarbeit in den ÖBB orientiert sich dabei neben den ÖBB Werten vor allem an den ÖBB Führungsgrundsätzen. Diese stellen die Leitplanken der Führungsarbeit dar, sodass konzernweit Führung im Einklang gelebt wird. Gemessen wird die Führungsarbeit im Zweijahresrhythmus anhand des 360°-Führungsfeedbacks.

Der Monat Oktober 2021 stand ganz im Zeichen der 360°-Führungsfeedback-Befragung. 631 Führungskräfte im In- und Ausland – und damit gut 200 Personen mehr als 2019 – erhielten Anfang November ihre individuellen Ergebnisberichte. Diese umfassten aus einem Rundumblick eine Rückmeldung zum eigenen Führungsverhalten und bilden die Basis für die Gestaltung gezielter, individueller Entwicklungsmaßnahmen.

Die konzernweit zusammengefassten Ergebnisse zeigen, dass unsere Führungskräfte sowohl die Unternehmenswerte als auch die Führungsgrundsätze aktiv vorleben.

Unter den Topbewertungen durch die Feedbackgeber:innen sind:

- Diversität/Vielfalt vorleben
- Hohe Kund:innenorientierung
- Zuverlässigkeit
- Engagement zeigen
- Mitarbeiter:innen fördern und fordern

Personalentwicklung

Die ÖBB leben die Maxime „Attraktiv ist ein:e Arbeitgeber:in nur, wenn er:sie seinen Mitarbeiter:innen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeit bietet“. Dementsprechend legen die ÖBB großen Wert darauf, Mitarbeiter:innen zu fördern und fördern. Dies umfasst die Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen durch die ÖBB akademie, ebenso den ÖBB Bildungskatalog. Mit der Coronapandemie hat die Personalentwicklung einen zusätzlichen Schub in Richtung Digitalisierung erfahren: Angebote der ÖBB akademie sowie der ÖBB Bildung wurden seit 2020 zusätzlich zu E-Learnings auf weitere virtuelle Lernformate wie Webinare oder Apps umgestellt. Diese Umstellung bleibt nachhaltig: In Zukunft werden Präsenztrainings als digitale Konzepte oder auch sogenannte Blended-Learning-Konzepte angeboten. Dabei werden abhängig von Zielgruppe und didaktischen Kriterien Präsenzeinheiten mit digitalem Lernen kombiniert.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich und bietet bundesweit 27 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB mehr als 2.050 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften aus. Die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria bieten vor allem Lehrstellen in kaufmännischen Lehrberufen an, während die ÖBB-Infrastruktur AG und die Österreichische Postbus AG vorrangig Lehrlinge in technischen Berufsfeldern ausbilden.

Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet. So haben die ÖBB zum Beispiel bereits seit 2015 das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“ und führen in Tirol und Vorarlberg die Bezeichnung „Ausgezeichneter Lehrbetrieb“. Die Lehrabsolvent:innen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. So konnten sich die Lehrlinge der Lehrwerkstätte Wien beim WKO-Coding-Day 2020 mit einem 3. Platz in der Kategorie „Experts“ sehr gut positionieren und gegenüber dem Vorjahr nochmals verbessern. Dabei überzeugte die Jury eine von den Lehrlingen programmierte Applikation zur Vermeidung von CO₂ durch die Nutzung von schienengebundenen Verkehren. Auch die Lehrberufe im ÖBB Portfolio werden „grüner“ und digitaler. Im Zukunftslabor der Lehrlingsausbildung am Standort Wien wurde eine durch Lehrlinge und Ausbilder:innen gestaltete Virtual Reality-Ausbildung umgesetzt. Sie bildet den Wiener Hauptbahnhof ab und ermöglicht dort virtuelle Schulungen zur Bahntechnik. Zusätzlich wird auch die Augmented Reality in der Lehrlingsausbildung eingesetzt. So haben Ausbilder:innen der Lehrwerkstätte Graz eine Applikation programmiert, in der Zugteile und Anlagen der ÖBB in realer Größe oder im Maßstab ortsunabhängig virtuell dargestellt werden können. Die jungen Fachkräfte der ÖBB werden derzeit auch vorausschauend an neue Fertigungstechnologien herangeführt, z. B. im Bereich der additiven Fertigung. Die ersten Lehrlingsgruppen produzieren aktuell einen eigenen 3D-Drucker, machen sich somit zukunftsfit und können insbesondere in der Wartung und Instandhaltung künftig kostensparende und flexiblere Optionen nutzen.

Auch fördern die ÖBB die „Lehre mit Matura“ und eröffnen ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten. Das zeigt Wirkung. Bei den Lehrlingen wurde 2021 ein Frauenanteil von 20,7% bei der Neuaufnahme erreicht. Mit der neuen Lehrlingskampagne „Next Level Lehre“ und der zugehörigen neu gestalteten Webseite www.nasicher.at werden junge Menschen für die ÖBB begeistert. Ein neu strukturierter Bewerbungsprozess ermöglicht dabei eine online-basierte Bewerbung für die Lehrberufe der ÖBB-Infrastruktur AG. Aktuell wird auch in Neu- und Umbauten im Bereich der Lehrlingsausbildung investiert: Es konnten 2020 die Lehrwerkstätten Bludenz und Knittelfeld neu eröffnet werden. Die Lehrwerkstätte Innsbruck wurde saniert und um einen Zubau erweitert. In St. Pölten wurde darüber hinaus das örtliche Lehrlingswohnhaus neu errichtet und 2021 eröffnet. Derzeit wird noch die Lehrwerkstätte Attnang-Puchheim saniert und um einen Zubau erweitert. Dafür wurden insgesamt rd. 44,0 Mio. EUR bereitgestellt.

ÖBB akademie und ÖBB Bildungskatalog

Die Personalentwicklung bündelt strategisch relevante Entwicklungs- und Weiterbildungsaktivitäten für (angehende) Führungskräfte, Expert:innen sowie Mitarbeiter:innen. Sie unterstützt damit den Know-how-Aufbau und die konzernweite Vernetzung. Leitfaden sind die konzernweite Personalstrategie sowie die festgesetzten Schwerpunktthemen. Auf dieser Basis erarbeitet und implementiert die ÖBB akademie in der ÖBB-Business Center GmbH bedarfsgerechte und zielgruppenspezifische Lern- und Entwicklungsangebote für den Konzern.

Das Jahr 2021 hat den Einsatz digitaler Lernformate in der Personalentwicklung beschleunigt. Die bereits laufenden Lehrgänge der ÖBB akademie sowie Einzeltrainings wurden soweit sinnvoll und möglich, in den virtuellen Lernraum transferiert bzw. nachhaltig in Blended-Learning-Konzepte überführt. Zusätzlich zu 106 neuen E-Learnings wurden mit Webinaren („Live-Online-Training“) und Lern-Apps zusätzliche digitale Lernformate ins Portfolio aufgenommen worden. Führungskräfte wurden beispielsweise durch Webinare zum (virtuellen/hybriden) Führen in der Krise begleitet. Eine Online-Veranstaltungsreihe zum Durchführen von Webinaren fand bei Trainer:innen sowie interessierten Mitarbeiter:innen und Führungskräften großen Anklang. Im Sinne der Digitalisierung des Bildungsbereichs sowie zur Förderung des selbstgesteuerten Lernens wurde ein sogenannter E-Campus konzipiert und pilotiert, der 2022 konzernweit vollimplementiert wird.

Des Weiteren wurde – aufbauend auf den neuen Ordnungsrahmen für Teamkoordinator:innen als fachliche Führungskräfte im ÖBB Konzern – ein Basis-Ausbildungskonzept für Teamkoordinator:innen konzipiert, welches ab 2022 in die Umsetzung gelangt.

Das Verständnis für Arbeit befindet sich im Wandel. Nicht nur die Form der Arbeit, sondern auch die Form der Zusammenarbeit verändert sich zunehmend. Die Digitalisierung, Kund:innenanforderungen, der Wettbewerb und der Generationenwandel verlangen nach neuen Arbeitsweisen. Diese werden zunehmend flexibler und digitaler. Um Mitarbeiter:innen und Führungskräfte bei diesen Entwicklungen zu unterstützen und zu begleiten, wurde 2021 das Programm „New Work at ÖBB – neues Arbeiten erleben und gestalten“ konzipiert und neu in das Angebot aufgenommen. Das Programm ist ein innovatives, umfangreiches und flexibles Angebot, das einerseits darauf abzielt das Mindset, das hinter dem neuen Arbeiten steht, verständlich zu machen und andererseits Methoden und Techniken des agilen Arbeitens zu vermitteln. Darüber hinaus verfolgt es die Vision, vermehrt zum Schnittstellen-übergreifenden Arbeiten beizutragen. Wir sind gespannt, welches Feedback der Pilot 2022 erhalten wird.

D.3. Forschungsbericht

Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur und der damit verbundenen Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten hat im ÖBB-Konzern eine zentrale Bedeutung. Als strategischer Rahmen für die F&E-Tätigkeiten dient die im Frühjahr 2020 beschlossene ÖBB-Technologiestrategie im Bereich der Asset-Technologien. Darin haben die ÖBB ihre technologischen Schwerpunkte sowie ihr F&E-Rollenverständnis definiert. Mit einem stringent bedarfsorientierten Ansatz verfolgen die ÖBB dabei das Ziel, Projekte umzusetzen, die einen wesentlichen Beitrag zu den strategischen Zielen bzw. zur Steigerung von Kapazität, Qualität und Produktivität leisten. Vorausgesetzt ist ein hoher Reifegrad der angewandten Technologie. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, beteiligten sich die ÖBB an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und Projekten. So sind die ÖBB seit Dezember 2021 Gründungsmitglied von „Europe’s Rail Joint Undertaking“, dem Nachfolgeprogramm von Shift2Rail. Mit einem Gesamtbudget von rd. 1,2 Mrd. EUR, davon rd. 600,0 Mio. EUR Förderanteil der Europäischen Union, ist „Europe’s Rail Joint Undertaking“ das weltweit größte F&E-Programm für den Eisenbahnsektor. Die Inhalte dieses mehrjährigen europäischen Programms, haben die ÖBB in der Vorbereitung maßgeblich mitgestaltet. Es sollen in den kommenden Jahren zahlreiche großvolumige F&E-Projekte, die einen positiven Mehrwert für das gesamte europäische Bahnsystem liefern, umgesetzt werden. Dazu zählen beispielsweise Projekte im Bereich der digitalen automatischen Kupplung, der Regionalbahn sowie dem automatisierten Bahnbetrieb. Der Start der einzelnen Projekte ist ab der zweiten Jahreshälfte 2022 vorgesehen.

Darüber hinaus wurden 2021 in Übereinstimmung mit der ÖBB Technologiestrategie (Leuchtturm-)Projekte in unterschiedlichen Bereichen weiterverfolgt oder neu begonnen. Nachfolgend sind einige dieser Projekte beispielhaft dargestellt.

Das konzernweite Projekt „TARO“ (Towards Automated Railway Operation), das im Jahr 2020 erfolgreich gestartet wurde, konnte im Jahr 2021 erste Ergebnisse liefern. Beispiele dafür sind die digitale Abbildung von Fahrzeugen und Fehlermustern, die Grundlagen einer 3D-Repräsentation der Infrastruktur, die Maßnahmen zur Digitalisierung der Disposition von Leerwagen aber auch Konzepte zur autarken, dezentralen Energieversorgung von Infrastrukturanlagen. Die Inhalte des Projektes werden vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) sowie der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) gefördert. Darüber hinaus sind sie auch in andere nationale und internationale Projekte mit ÖBB Beteiligung, wie beispielsweise dem „European DAC Delivery Programme“ (EDDP) sowie „Rail4Future“ eingebettet. So bilden sie eine inhaltliche Grundlage für die Beteiligung der ÖBB an „Europe’s Rail Joint Undertaking“.

Seit dem Jahr 2020 sind die ÖBB aktiv und federführend am „European DAC Delivery Programme“ beteiligt. Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist eine Grundvoraussetzung, um in Europa den Güterverkehr auf der Schiene wettbewerbsfähiger zu machen. Ziel des europäischen Programms ist die Definition eines europäisch einheitlichen Standards einer digitalen automatischen Kupplung im Güterverkehr. Denn durch eine integrierte Strom- und Datenleitung der DAK wird erstmals die weitgehend automatisierte Kupplung im Schienengüterverkehr ermöglicht. Des Weiteren schafft sie auch die Voraussetzungen für die Automatisierung und Digitalisierung des Bahnbetriebs und leistet so einen signifikanten Beitrag für die Ziele des Green Deals. Das EDDP hat Ende 2021 nach einer knapp einjährigen intensiven Testphase die erste Entscheidung über das künftig europaweit einheitliche Kupplungskopfdesign für den europäischen Schienengüterverkehr getroffen. Das EDDP ist eine breite und offene Plattform mit über 60 Unternehmen aus den Bereichen Güterverkehrs-Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastruktur, Wagenhalter, Industrie sowie der europäischen Eisenbahn Agentur unter der Schirmherrschaft der Europäischen Kommission. Innerhalb der ÖBB wird das Programm im engen Zusammenspiel mehrerer Konzerngesellschaften umgesetzt und federführend in der ÖBB-Holding AG koordiniert. Außerdem beteiligt sich die RCG am Testprogramm „DAC4EU“, das die Erprobung der DAK hinsichtlich technischer und betrieblicher Anforderungen zum Ziel hat.

Auch das Thema alternative Antriebe – und den damit verbundenen Chancen für die ÖBB – spielt weiterhin eine wichtige Rolle im ÖBB-Konzern. Im Projekt H2Tube, das vom BMK gefördert wird, beschäftigt sich beispielweise die Rail Cargo Austria AG mit dem Thema des Wasserstofftransports auf der Schiene sowie Betankungsmodullösungen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Juni 2020 das Projekt „Rail4Future – Resilient Digital Railway Systems to enhance Performance“ im Rahmen des nationalen Förderprogramms „COMET – Competence Centers for Excellent Technologies“ eingereicht. Der Fokus der Forschungsschwerpunkte wurde auf die Komponenten des Fahrweges sowie auf die Komponenten Brücke und Tunnel gerichtet. Hierbei standen wiederum die Instrumente Digitalisierung und Simulation zur Bewerkstelligung der zukünftig zu erwartenden Herausforderungen im Mittelpunkt. Weitere F&E-Projekte der ÖBB-Infrastruktur AG sind: Die Schaffung einer digitalen Abbildung der Infrastruktur („Digitaler Zwilling“) soll Fragestellungen hinsichtlich Steuerung und Planung von Kapazitäten in Echtzeit beantwortbar machen sowie Simulationen durchführen zu können. Im Bereich der Zugpositionierung und Zugintegrität wurde die F&E-Initiative Greenlight weiter vorangetrieben. Die Greenlight-Anwendungen eröffnen die Vision eines dichteren Zugverkehrs durch Aufhebung des blockbasierten Fahrens und bilden somit eine Basis für den zukünftigen Bahnbetrieb. Des Weiteren führt die ÖBB-Infrastruktur AG F&E-Projekte im Bereich der intelligenten Instandhaltung (bspw. durch Einsatz von Robotik), der Zugvorbereitung und im Verschub (Steigerung der Produktivität) sowie Projekte im Bereich der Fahrwegskomponenten (z. B. Brücken, Tunnels, Lärmschutzwände) durch.

Einen weiteren Beitrag zu den Schwerpunkten der ÖBB-Technologiestrategie liefert das Projekt „AM4Rail“ der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, das im Jahr 2021 an den Start ging. Ziel dieses Projektes ist es, gemeinsam mit Industriepartnern und F&E-Einrichtungen den sinnvollen Einsatz von additiver Fertigung in der Ersatzteilbereitstellung bei Schienenfahrzeugbetreibern zu detektieren und forcieren.

Im Bereich der Serviceinnovation wird mit dem konzernweiten Projekt „ÖBB 360°“ auf integrierte Mobilitätsservices für Gemeinden, Tourismusregionen und Unternehmen fokussiert. Erste Projekte konnten mittlerweile erfolgreich umgesetzt werden. Bereits jetzt kann man über die App „Wegfinder“ auf das ÖBB Carsharingprogramm „Rail & Drive“ zugreifen sowie E-Scooter, Leihräder und Elektroräder suchen und buchen. Seit September 2020 gibt es einen ersten Pilotversuch in Korneuburg, bei dem direkt am Bahnhof diverse Mobilitätsangebote für die letzte Meile ausgeborgt werden können. Diese Mobilitätslösung wird sukzessive weiterentwickelt und in Österreich ausgerollt.

Das Projekt „DOMINO“ hat mittlerweile das zweite Jahr der dreijährigen Laufzeit abgeschlossen. Es plant und arbeitet an, der Entwicklung eines durchgängigen, öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes bei gleichzeitiger Unterstützung der Klimaziele der öffentlichen Hand. Im Rahmen von drei Pilotregionen wird ein intermodales Mobilitätsmanagement gemeinsam mit neuen Mobilitätsangeboten erprobt. Das Projekt wird vom BMK sowie der FFG gefördert und gemeinsam mit 15 Partner:innen umgesetzt. Neben den Konsortialpartnern ÖBB-Holding AG und iMobility GmbH unterstützen die ÖBB-Personenverkehr AG, die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Österreichische Postbus AG das Projekt. An einem weiteren Projekt mit Fokus Kund:innenorientierung arbeitet die ÖBB-Personenverkehr AG. Smart Journey soll Kund:innen künftig die Möglichkeit eines automatischen Ticketings ohne den obligatorischen Ticketkauf vor Fahrtantritt bieten. Die Abrechnung erfolgt mittels der zurückgelegten Strecke, wobei das genutzte ÖV-Verkehrsmittel während der Fahrt des:der Kund:innen automatisch mittels Smartphone-Sensoren identifiziert wird (Tracking). Die gesteigerte Convenience soll zu Mehrfahrten von Bestandskund:innen sowie zu Neukund:innen führen und mehr Menschen für den ÖV begeistern.

Im Bereich des automatisierten Fahrens auf der Straße ist die Österreichische Postbus AG sowie die ÖBB-Holding AG im Projekt „Digibus Austria“ involviert. Dabei wird das Ziel verfolgt, Methoden, Technologien und Modelle zu erforschen und zu erproben, die einen zuverlässigen und verkehrssicheren Betrieb von automatisierten Personenshuttles auf öffentlichen Straßen ermöglicht. Das soll für Mischverkehr in einer regionalen Fahrumgebung im Automatisierungsgrad 3 („bedingte Automatisierung“) nachgewiesen werden. Des Weiteren sollen die Grundlagen für die Erreichung des Automatisierungsgrads 4 („Hochautomatisierung“) geschaffen werden.

Die Bedeutung der ÖBB F&E-Projekte wurde auch durch Gewinn zahlreicher Preise für F&E-Tätigkeiten unterstrichen. Ausgezeichnet wurde beispielsweise die RCG mit dem Staatspreis Consulting 2020 sowie dem Constantius Award für den Einsatz künstlicher Intelligenz für Bahnlogistik für den Bereich der Lokumlaufplanung. 2021 wurde erstmals der Bahnindustrie Award für herausragende Innovationen und zukunftsweisende Projekte sowie Unternehmen mit einem besonderen Engagement für Frauen in der Bahnindustrie verliehen. Der Einzelpreis ging an Michaela Haberler-Weber (ÖBB-Infrastruktur AG) für das Projekt „Greenlight“, das sich mit der hochgenauen und sicheren Positionierung von Zügen beschäftigt. Auch der zweite Einzelpreis ging an eine ÖBB Mitarbeiterin, Vera-Valerie Capek-Krautgartner (Rail Cargo Austria AG) erhielt diesen für ihre Leistungen rund um die Digitale Automatische Kupplung.

Um die Sichtbarkeit von F&E im ÖBB-Konzern weiter zu erhöhen, wurden Grundlagen für ein Tool zur besseren Projektdarstellung und -kommunikation geschaffen. Das Tool soll ab 2022 konzernweit Interessierten einen Überblick über die 112 F&E-Projekte der ÖBB im Jahr 2021 mit einem Gesamtvolumen von rd. 25,0 Mio. EUR (Vj: rd. 23,0 Mio. EUR) bieten, diese über die Laufzeit sichtbarer machen und in Folge Synergien stärken.

D.4. Umweltbericht

Als größter Mobilitätsanbieter und als einer der größten Arbeitgeber Österreichs tragen die ÖBB in vielerlei Hinsicht Verantwortung. Um dieser breiten Verantwortung insbesondere auch gegenüber künftigen Generationen gerecht zu werden, sowie im Sinne einer langfristigen wirtschaftlichen Ausrichtung haben die ÖBB Nachhaltigkeit und Klimaschutz im gesamten Unternehmen zu einer der wesentlichen Handlungsmaximen gemacht. Im Mittelpunkt der Überlegungen und Handlungen stehen dabei ökologische und ökonomische Fragen sowie soziale Aspekte.

Klimawandel und COVID-19 als stetige Herausforderung

Die Pandemie begleitet die ÖBB auch im Jahr 2021 mit einer nicht abschätzbaren, unsicheren Entwicklung. Dennoch: Auf dem Weg zu einer starken Bahn sind die ÖBB auch während der Coronapandemie gut vorangekommen. Wie groß die Nachfrage in der Gesellschaft nach umweltfreundlicher Mobilität ist, wurde an den wieder wachsenden Auslastungs- und Buchungszahlen bereits deutlich.

Die äußeren Bedingungen bleiben anspruchsvoll. Verheerende Hochwasser sowie Hitzewellen in Zentraleuropa haben uns einmal mehr bewusst gemacht, wie gravierend die Auswirkungen des Klimawandels bereits sind. Stabiler denn je ist der Kurs und die Überzeugung: Die Bahn wird gebraucht – für die Gesellschaft, die Wirtschaft in Österreich und Europa und vor allem für das Klima. Umweltfreundliche Mobilität für jetzige und zukünftige Generationen gibt es nur auf der Schiene.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz standen auch 2021 prominent auf der ÖBB Agenda. So tun die ÖBB bereits heute alles für ein lebenswertes Morgen. Denn klar ist: Nur durch eine massive Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene können die österreichischen und europäischen Klimaziele erreicht werden. Als umweltfreundlichster Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sind die ÖBB der Schlüssel für die Mobilitätswende.

Die ÖBB haben im Zuge der COVID-19-Krise ihre Fern- und Nahverkehrszüge einer Hygienezertifizierung positiv unterzogen. Diese Zertifizierung, durchgeführt durch das TÜV Austria, zeigt die hohe Qualität der Reinigungsleistung auf den Zügen der ÖBB.

Der Europäische Grüne Deal

Der Europäische Grüne Deal ist der Fahrplan der Europäischen Kommission für eine nachhaltige, klimaorientierte Wirtschaft. Im Rahmen des Europäischen Grünen Deals setzt die Kommission das Ziel der Klimaneutralität für Europa bis 2050 (null Emissionen). Wesentlicher Baustein ist ein europäisches Klimagesetz, auf das sich die EU-Institutionen am 21.04.2021 politisch geeinigt haben. Darin wird auch das Zwischenziel zur Emissionssenkung bis 2030 definiert und erhöht – die Reduzierung der CO₂-Emissionen bis 2030 auf mindestens 55% des Niveaus von 1990. Die Kommission hat am 14.07.2021 ein umfassendes Gesetzbündel vorgelegt, das wesentliche Vorschläge zur Erreichung des neuen 55%-Ziels enthält. Dieses sogenannte „Fit for 55“-Paket betrifft insbesondere die Energie- und Verkehrspolitik. Es enthält Vorschläge für einen neuen EU-Emissionshandel auf Straßenverkehr und Gebäude, strengere CO₂-Emissionsvorgaben für neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie eine CO₂-Grenzsteuer. Weiters sollen kostenlose Emissionszertifikate sowie die Kerosinsteuerbefreiung für den Flugverkehr phasenweise abgeschafft werden.

Auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität suchen die ÖBB den Dialog mit Gesellschaft und Stakeholder:innen. Die ÖBB sind überzeugt, dass eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Rahmen des EU Green Deals von mindestens 55% bis 2030 verglichen mit 1990 erreichbar ist, wenn entsprechende Maßnahmen über alle Branchen hinweg und gemeinsam implementiert werden.

EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (Sustainable Finance)

Im März 2018 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Aktionsplan für einen nachhaltigen Wandel in der EU und konkretisierte die Rolle des Finanzsektors, um eine nachhaltige Transformation zu gewährleisten. Der Aktionsplan ist Teil einer langfristigen Sustainable Finance-Strategie, um Finanz- und Kapitalströme in Richtung grüner Investitionen zu lenken und den Finanzierungsbedarf zur Erreichung der Klima- und Nachhaltigkeitsziele zu fördern.

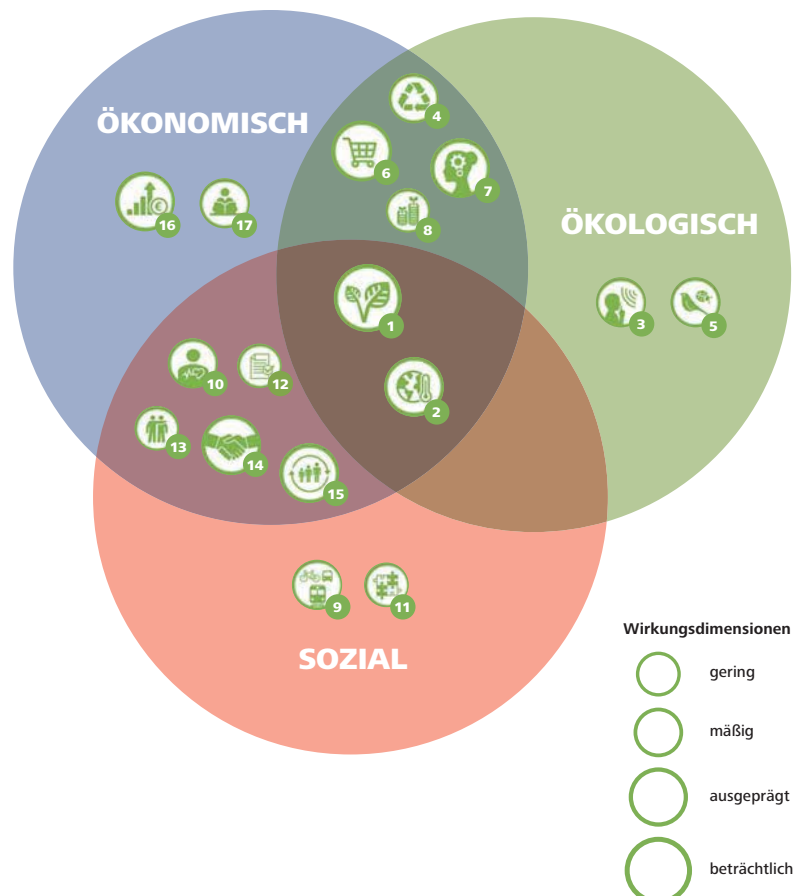
Eine steigende Sensibilität für nachhaltige Themen zeigen daher die Akteure im Finanzmarkt. Sie beziehen zunehmend die Performance von Unternehmen auf diesem Gebiet in ihre Bewertungen mithilfe von Ratings und Rankings ein. Auch für die ÖBB spielt nachhaltige Finanzierung eine immer wichtigere Rolle zur Steigerung des Unternehmenswertes. Dies wird durch die Verankerung von Green Finance als wesentlichen Baustein der aktuellen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt. Im Jahr 2021 erfolgte das erste proaktive ESG-Rating der ÖBB. Die Nachhaltigkeitsperformance der Gesellschaften Personenverkehr, Produktion, Technische Services, Postbus und Rail Cargo Austria wurde von der deutschen Nachhaltigkeits-Ratingagentur imug | rating jeweils als „sehr gut“ eingestuft.

Integrierte ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie: ein Fundament für die Zukunft

Die ÖBB übernehmen als Leitbetrieb Österreichs Verantwortung für die Umwelt, denn sie möchte nachfolgenden Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. ÖBB stärken die Bahn in Österreich – für das Klima, für die Menschen und für die Wirtschaft. Dieses Verständnis haben wir in unserer aktuellen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie verankert. Die Abbildung zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gibt einen Überblick über die Verschränkung der 17 Nachhaltigkeitsbausteine innerhalb des „3-Säulen-Modells“. Die unterschiedlichen Größen der Kreise zeigen die Wirkungsdimensionen der Bausteine für die ÖBB und verdeutlichen die aktuelle Wesentlichkeit der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen für den ÖBB-Konzern.

17 Bausteine der Nachhaltigkeitsstrategie

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂)
4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden
5. Artenvielfalt & Biodiversität
6. Nachhaltige Beschaffung
7. Innovation & Technologie
8. Green Finance
9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot (PV)
10. Gesundheit / Safety / Security
11. Vielfalt & Chancengleichheit
12. Compliance / transparente Berichte und Datenschutz
13. Soziale Verantwortung & Kooperationen
14. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber
15. Generationenwandel
16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung
17. Aus- und Weiterbildung



Dekarbonisierungspfad Mobilität

In der Verantwortung für einen wirksamen Klimaschutz haben die ÖBB die Dekarbonisierung des Unternehmens und seiner Produkte als Fokusbereich definiert. Die Ambition lautet: Klimaneutralität des Bereichs ÖBB Mobilität ab 2030. Zur konkreten Umsetzung wurde 2021 die Erarbeitung eines Dekarbonisierungspfades für den Mobilitätsbereich gestartet, um den Weg bis 2030 mit konkreten Maßnahmen zu beschreiben. Neben der Darstellung der IST-Situation standen erste geplante bzw. fixierte Schritte zur Reduktion von THG-Emissionen (Strategien, Programme, Maßnahmen) im Mittelpunkt ebenso wie die Prognose der jeweiligen CO₂-Ersparnis. In diesem Kontext werden mögliche Maßnahmen zur Kompensation und deren Kosten (inkl. CO₂-Preisentwicklung) beschrieben. Bis Jahresende 2021 wurden in einer ersten Stufe des Dekarbonisierungspfades „Mobilität“ neun Schwerpunkte mit einem Einsparpotenzial von über 55.000 t CO₂ definiert. Die Umsetzung des Dekarbonisierungspfades wird laufend bewertet (Monitoring) und weitere Maßnahmen werden jährlich ergänzt bzw. fortgeschrieben. Der im Jahr 2021 erfolgte Beitritt der ÖBB zum „Klimaaktiv Pakt“ unterstreicht das Klimaengagement der ÖBB.

Kreislaufwirtschaft (Circular Economy)

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen eine Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Ressourcenverbrauch und die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Als einer der größten Auftraggeber Österreichs haben die ÖBB das Ziel, eine Vorreiterrolle im Bereich der Kreislaufwirtschaft einzunehmen und die Transformation Österreichs zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen. Die ÖBB möchte die Kreislauffähigkeit von Produkten und Leistungen in ihre Beschaffungs- und Investitionsentscheide systematisch implementieren. Im Berichtsjahr 2021 haben die ÖBB unter Einbeziehung aller relevanten Geschäftsbereiche mit der Erarbeitung einer Strategie für Kreislaufwirtschaft begonnen. Wesentliche Stoßrichtungen sind die Reduktion von Primärrohstoffen, die aktive Materialerhaltung sowie die Verlängerung der Nutzungsdauer. Mit der Anwendung von Circular Economy-Wirtschaftsprinzipien kann die ÖBB Kosten senken, Ressourcen langfristig sichern sowie ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit fördern.

CO₂-Bilanz für den ÖBB Bereich Mobilität

Die CO₂-Bilanz für den Bereich Mobilität wird jährlich vom Umweltbundesamt berechnet. Die gesamten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) des ÖBB-Mobilitätsbereichs in Österreich haben sich im Jahr 2021 geringfügig auf rd. 277.000 t (2020: rd. 270.000 t) erhöht. Im Vergleich zu 2019 (vor der Coronapandemie) konnten im Jahr 2021 die THG-Emissionen reduziert werden. Die Reduktion der THG-Emissionen im Jahr 2020 war v. a. auf die durch die Coronakrise bedingten geringeren Verkehrsleistungen zurückzuführen. Der leichte Anstieg der CO₂eq-Emissionen im Schienenverkehr 2021 resultiert im ÖBB Personenverkehr aus einer Steigerung der Zugkilometer und im ÖBB Güterverkehr u. a. aus gestiegenen Verschubleistungen in der Fläche. Bei Postbus und beim innerbetrieblichen Verkehr liegen die THG-Emissionen auf Vorjahresniveau.

Der gesamte CO₂-Einspareffekt durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich beträgt im Jahr 2021 rd. 3,0 Mio. t (2020: rd. 2,8 Mio. t). Dieser Wert konnte aufgrund des Anstiegs der ÖBB Verkehrsleistungen im Berichtsjahr 2021 wieder leicht verbessert werden. Das Vor-Corona-Niveau 2019 mit einem CO₂-Einspareffekt von rd. 4,2 Mio. t wurde bedingt durch die Auswirkungen der Pandemie auch 2021 noch nicht erreicht.

Hinweis: Die vorliegende THG-Bilanz wurde vom Umweltbundesamt mit ÖBB Verbrauchs- und Leistungsdaten aus 2021 sowie mit Emissionsfaktoren aus 2020 berechnet, da diese Emissionsfaktoren (z. B. aus dem ÖBB Strom-Mix) erst im 2. Quartal eines Jahres vorliegen bzw. von Energielieferanten übermittelt werden können.

Gesamte THG-Emissionen im Bereich Mobilität (Scope 1, 2 u. 3)

(CO ₂ eq in Tonnen, Werte AT; Betrachtung: market based)	2019	2020	2021
Personenverkehr Schiene	67.275	63.487	68.457
Güterverkehr Schiene	43.343	41.822	43.460
Kältemittelverluste Schiene	8.378	7.289	8.665
Postbus	144.204	133.949	132.829
Kältemittelverluste Postbus	6.681	5.290	5.347
Eigene Lkw	180	131	127
Innerbetrieblicher Verkehr	19.454	17.789	18.060
ÖBB gesamt	289.515	269.757	276.945

CO₂-Fußabdruck Bereich Mobilität 2021 (nach Scopes)

Gesamte THG-Emissionen im Bereich Mobilität (CO ₂ eq in Tonnen, Werte AT; Betrachtung: market based)	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Gesamt
Personenverkehr Schiene	47.681	324	20.452	68.457
Güterverkehr Schiene	30.905	174	12.381	43.460
Kältemittelverluste Schiene	8.578		87	8.665
Postbus	104.935		27.894	132.829
Kältemittelverluste Postbus	5.293		53	5.346
Eigene Lkw	100		27	127
Innerbetrieblicher Verkehr	14.268		3.793	18.061
ÖBB gesamt	211.760	498	64.687	276.945

Spezifischer CO₂-Fußabdruck von ÖBB Bahn und Bus

Spezifische CO ₂ eq Emissionen im Bereich Mobilität (Werte AT, inkl. Vershub)	2019	2020	2021
Personenverkehr Schiene (CO ₂ eq in g/Pkm)	5,8	9,5	9,5
Güterverkehr Schiene (CO ₂ eq in g/tkm)	2,8	2,9	2,9
Postbus (CO ₂ eq in g/Pkm)	53,9	85,3	76,7

Spezifische Emissionsfaktoren (CO₂-Äquivalent-Emissionen) im Vergleich (Werte Umweltbundesamt 2019): Pkw 217,5 g/Pkm, Flugzeug:418,2 g/Pkm, Lkw: 89,1 g/tkm. Vergleichswerte aus der aktuellen Österreichischen Luftschadstoffinventur (OLI) liegen laut Umweltbundesamt voraussichtlich erst im Mai 2022 vor.

Weitere Informationen zu den THG-Bilanzen der ÖBB (THG Bilanzen für Bereiche Gebäude, für Scope 3 Teilkategorien ...) sind im ÖBB Nachhaltigkeitsbericht nachzulesen.

D.5. Barrierefreiheit

Inklusives Reisen mit Bahn und Bus setzt einen bequemen Zugang zu Bahn und Bus voraus. Barrierefreiheit ist ein wichtiges Ziel. Sie erleichtert den Zugang zu Mobilität für Menschen mit Behinderung gleichermaßen wie für Personen mit Kinderwagen sowie für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern.

2006 hat die ÖBB-Holding AG einen Etappenplan entwickelt. Dieser wurde auf Basis des § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und Expert:innen der Behindertenorganisationen erarbeitet und stellt Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft dar. 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre strategischen Überlegungen überprüft. In Folge wurden neue Umsetzungspläne für weitere Bahnhöfe und für die Fahrzeugflotte bis 2025 erstellt. Dieser Umsetzungsplan wurde den ÖBB Stakeholder:innen in unterschiedlichen Diskussionsformaten präsentiert. Ende 2019 wurden die Zwischenziele des Umsetzungsplans 2025 erneut evaluiert. Die Ergebnisse wurden im Bericht ÖBB Umsetzungsplan 2020 bis 2025+ für Fahrzeuge und Infrastruktur dargelegt und im Jänner 2020 auch online publiziert. 2021 fanden fünf bundesländerspezifische Stakeholder:innen-Dialoge mit Expert:innen aus Institutionen und Organisationen statt. Die Learnings aus diesen Dialogen fließen in die Arbeit an barrierefreier Mobilität ein.

Ticketkauf

Es wurden viele einzelne Schritte gesetzt, damit Kund:innen einfach und rasch ein Ticket für ihre Reise erwerben können. Diese Verbesserungen umfassen sowohl den Online- als auch den mobilen Verkauf über Mobiltelefone und Tablets. Weiters wurde der Verkauf von Tickets am Ticketautomaten leichter und nahezu barrierefrei gestaltet. Im Reisezentrum am Bahnhof sind die barrierefreien Verkaufspulte so ausgeführt, dass Kund:innen im Rollstuhl gut zufahren und Menschen mit Hörbehinderung sich über induktive Höranlagen verständigen können. Für Personen mit Sehbehinderung ist das Auffinden des Verkaufspults aufgrund eines Leitsystems einfacher.

Nah- und Fernverkehr⁸²

Die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch neues Wagenmaterial verbessert: So wurde beim neuen Nahverkehrszug ÖBB Cityjet besonderer Wert auf bequeme Niederflureinstiege, breite Portale, offene Übergänge sowie stärkere Farbkontraste für Reisende mit Sehbehinderung gelegt. 2021 kamen im Nahverkehr bereits 197 Cityjet-Garnituren, 187 Talent-Garnituren, 60 Desiro-Garnituren und 67 Doppelstockwagen als barrierefreie Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Im Fernverkehr waren 60 Railjet-Garnituren in Verwendung. Diese verfügen über einen fahrzeuggebundenen Hebelift sowie drei Plätze für Rollstuhlfahrer:innen, die auch mit Steckdosen zum Laden für Rollstuhlbatterien ausgestattet sind. Für Reisende mit Sehbehinderung sind taktile Elemente vorhanden. Auch ist ein eigener Platz für den Blindenführhund vorgesehen. Die 22 ÖBB Multifunktionswagen ermöglichen Kund:innen im Rollstuhl im Nachtreiseverkehr in einem Liegewagenabteil mit Begleitperson zu verreisen.

Postbus

Alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge sind mit mechanischer bzw. elektrischer Klapprampe ausgestattet. Die Hochflurbusse verfügen über einen Hebelift. Dieser ermöglicht den Einstieg für Kund:innen im Rollstuhl in den Bus. Die vorgesehene Sondernutzungsfläche ist mit einem Rückhaltesystem ausgestattet. Die Ausstattung eines Sitzplatzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäst:innen gehört mittlerweile zum Standard. 2021 waren 99% des Busfuhrparks barrierefrei.

Intercitybusse

Die ÖBB bieten im Süden Österreichs Fernbusverbindungen an und ergänzen damit die Topzüge im Fernverkehr nach Italien. Seit mehreren Jahren sind dafür fünf ÖBB Intercitybusse (ICB) im Einsatz. Die Doppelstockbusse bieten großzügigen Sitzkomfort in der 1. und 2. Klasse und sind mit WC, Klimaanlage und WLAN ausgestattet. In der 1. Klasse erwarten die Fahrgäst:innen elegante Ledersitze, Arbeitsflächen und Steckdosen sowie ein kostenloses Zeitungs- und Getränkeangebot. Zudem sind die ICBs barrierefrei. Die Busse sind mit einem Niederflureinstieg sowie einem Rollstuhlstellplatz ausgestattet und verfügen über Plätze für mobilitätseingeschränkte Reisende, die auf Wunsch extra gebucht werden können.

Infrastruktur

Mit Ende 2021 profitieren bereits 85%⁸³ aller ÖBB Reisenden von knapp 400 modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen. Das Angebot einer barrierefreien Mobilität wird sukzessive erweitert und verbessert. Im Jahr 2027 werden gemäß Umsetzungsplan über 90% der Reisenden im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei unterwegs sein können.

Dafür werden jährlich weitere Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei gestaltet. Im Berichtsjahr 2021 wurden – wie im Vorjahr – wieder über 20 Stationen umfassend modernisiert oder komplett neu errichtet. Beispielhaft können hier Altach (Vbg.), Innsbruck Messe (Neu), Kirchberg in Tirol, Lienz, Schwaz (alle Tirol), Leoben, Lerchenfeld (Neu, Stmk.), Neumarkt am Wallersee (Sbg.), Bad Goisern, Goisern Jod Schwefelbad (beide OÖ), Böhleimkirchen, Lanzendorf-Rannersdorf, Pitten (alle NÖ), Krumpendorf (Ktn.) und Wien Grillgasse (Wien) genannt werden.

Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird selbstverständlich 2022 konsequent fortgesetzt. Dabei sind den ÖBB die Errichtung und Erweiterung von Park & Ride-Anlagen samt Pkw-Behindertenparkplätzen im Nahbereich der Zugänge wie auch die Anbindung an lokale Verkehrsträger (insbesondere Busanbindung) ein besonderes Anliegen.

Im Jahr 2021 wurde auch aktiv der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen, Interessensvertretungen und Experten:innen geführt – vermehrt über digitale Kommunikationskanäle. Die Stakeholder:innen-Dialoge zum barrierefreien Reisen fanden 2021 online an vier Terminen mit regionalen Vertreter:innen aus Behindertenverbänden und politischen Vertreter:innen statt. Bei diesen Onlinedialogen mit Expert:innen und Kund:innen lud das ÖBB Gleichstellungs- / Diversity-Management zu digitalen Meetings, um Leuchtturmprojekte zu präsentieren und gemeinsam in die Zukunft des barrierefreien Reisens zu schauen.

Diskutiert und beleuchtet wurden Produkte und Neuerungen bei der Information und der Wegeleitung sowie Bahnhofsausstattungen mit regionalem Bezug. An der Diskussion beteiligten sich Expert:innen der ÖBB-Infrastruktur, sowie Reisende, Kolleg:innen und Expert:innen (u. a. Hilfsgemeinschaft, Österreichischer Behindertenrat, Bundesministerium für Inneres, Bundesministerium für Klimaschutz, Österreichischer Gehörlosenbund, Bizeps, Vida, TU Wien, myAbility, Verein Blickkontakt).

⁸² Zahlen der Fahrzeuge beziehen sich auf den Stand vom 12.12.2021

⁸³ Berechnet auf Basis der durchschnittlichen täglichen Fahrgäst:innenfrequenzen 2018 für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese stellen eine abgestimmte strategische Planungsgröße mit einer entsprechenden Planungsstabilität dar.

Um noch besser auf die heutigen und zukünftigen Anforderungen einzugehen, wurden die Teilnehmer:innen der Stakeholder:innen-Dialoge eingeladen, an einer Befragung zum Thema „Kund:inneninformation“ teilzunehmen. Die Ergebnisse werden 2022 vorliegen.

Diese Praxiserfahrungen sind für die ÖBB-Infrastruktur AG wertvolle Anregungen, um zukünftig noch bessere Lösungen zu finden. Dafür ist jedes Detail wichtig. Oft sind es kleine, zusätzliche Hilfestellungen, die zu einer Erleichterung und Entlastung für Menschen mit und ohne Behinderungen bei der Benützung der Bahn führen. Zudem sind wir im engen Austausch mit anderen Bahnen im EU-Raum, da die Herausforderungen im Bereich der Barrierefreiheit grenzüberschreitend und in konstruktiver Zusammenarbeit zu meistern sind. Bei der Umsetzung orientieren sich die ÖBB an den gesetzlichen und technischen Regelungen der EU, insbesondere an der TSI-PRM (VO [EU] Nr. 1300/2014) sowie an nationalen Vorgaben und Standards, z. B. ÖNORM B 1600 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen).

D.6. Sicherheit

Sicherheit als Fundament aller Aktivitäten

Sicherheit bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist tägliches Versprechen an alle Kund:innen, an alle Mitarbeiter:innen und deren Familien, aber auch gegenüber unseren Dienstleistern und sonstigen Dritten.

Die Sicherheitsstrategie des ÖBB-Konzerns wurde in die Konzernstrategie integriert. Im Zuge dessen wurden neue Sicherheitsziele definiert. Bis 2024 sollen wesentliche Sicherheitskennzahlen (beispielsweise bei Zugunfälle, Verschubunfälle, Arbeitsunfälle ...) noch weiter verbessert werden. Somit soll sichergestellt werden, dass die ÖBB nachhaltig zu den Top fünf der sichersten Bahnen in Europa gehören. Mit der Schärfung der Sicherheitsstrategie, der Stärkung der konzernübergreifenden Zusammenarbeit sowie der Ambition, die Sicherheitskultur positiv weiterzuentwickeln, wurden die Weichen zur Erreichung der Sicherheitsziele 2024 gestellt. Der Fokus der kommenden Jahre liegt auf der Vereinfachung der Meldeprozesse von unsicheren Handlungen und Situationen, aber auch in der tiefergehenden Analyse der hintergründigen Ursachen von (Beinahe-)Unfällen im Bereich der betrieblichen Sicherheit und der Arbeitssicherheit. Ambition ist es, aus sicherheitsgefährdenden Ereignissen und Vorfällen systematisch zu lernen und proaktiv gegenzusteuern.

Konzernübergreifendes Vorzeigeprojekt zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen bei der Signalbeachtung: Warn-App wird weiterentwickelt

Sicherheit ist immer auch eine Investition in die Zukunft. Dementsprechend wird die Sicherheitsleistung im ÖBB-Konzern konsequent in den Stoßrichtungen Technik, Organisation und Mensch weiterentwickelt. Beispielsweise wurde nun die Warn-App ausgerollt und zu einem wichtigen, kurzfristig umsetzbaren Sicherheitsbaustein der Ereignisse im Zusammenhang mit Signalüberfahrungen (Zugfahrt) als Vorläufer für Zugzusammenstöße reduzieren soll. Das Unterstützungssystem macht Triebfahrzeugführer:innen beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal zusätzlich aufmerksam. Es zeigt bereits positive Wirkung. Basierend auf den Erfahrungen wurden 2021 die Rahmenbedingungen für Weiterentwicklung der Warn-App geschaffen. So sollen Triebfahrzeugführer:innen hinkünftig auch während der Fahrt unterstützt werden.

Als weitere Maßnahmen soll die konzernübergreifende Zusammenarbeit gestärkt und ein weiterer Ausbau der Technik forciert werden – vor allem im Hinblick auf eine perfekte Interaktion zwischen Mensch und Technik.

Sicherheitskultur als Rückgrat der Sicherheitsleistung im ÖBB-Konzern

Bei den ÖBB bedeutet Sicherheit, Gefahren bei der Berufsausübung für alle Mitarbeiter:innen soweit wie möglich zu reduzieren, einen sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten und auf den Schutz vor kriminellen Aktivitäten zu achten. Dabei spielt die Sicherheitskultur eine entscheidende Rolle. Die Sicherheitskultur beschreibt die Art und Weise, wie Sicherheit am Arbeitsplatz organisiert und gelebt wird. Sie spiegelt subjektive Einstellungen, Überzeugungen, Wahrnehmungen und Werte von Führungskräften und Mitarbeiter:innen in Bezug auf die Sicherheit wider. Eine gelebte Sicherheitskultur ist somit das Rückgrat der Sicherheitsleistung. In den letzten Jahren wurde der Unternehmenswert „Sicherheit leben“ im Team-Ziel-Dialog-Prozess sowie in den Instrumenten der Personalentwicklung (z. B. Mitarbeiter:innengespräch und -befragung) verankert.

Um die Sicherheit im europäischen Eisenbahnsystem weiter zu verbessern, wurde 2021 durch die Europäische Eisenbahnagentur eine länderübergreifende Umfrage zur Sicherheitswahrnehmung durchgeführt. Neben vielen anderen europäischen Bahnen beteiligten sich auch die ÖBB. Aus den Umfrageergebnissen konnte ein umfangreiches Bild generiert werden, wie die Sicherheitskultur im ÖBB-Konzern gelebt wird und wo die Potenziale für die Weiterentwicklung liegen.

Coronakrise als Herausforderung

Die letztjährige Bilanz der Coronakrise zeigt, dass der ÖBB-Konzern richtig und zeitgerecht reagiert hat, um unsere Kund:innen und Mitarbeiter:innen so gut wie möglich zu schützen. Aufbauend auf den bestehenden COVID-19-Evaluierungsdokumenten wurde 2021 ein konzernweites COVID-19-Präventionskonzept erarbeitet. Es sollte konzernweite Vorschriften für Hygiene, Abstandhalten, das Tragen von Masken, aber auch Test- und schließlich die Impfstrategien abbilden. Alle Maßnahmen und Aufgaben wurden entsprechend dem STOP-Prinzip gesetzt (Substitution des Risikos, technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen). Im Fokus stand dabei stets die Sicherheit der Menschen.

D.7. Pünktlichkeit

Der sichere, pünktliche und zuverlässige Bahnbetrieb ist das Fundament des Leistungsversprechens des ÖBB-Konzerns. Die ÖBB zählen zu den pünktlichsten Bahnen in Europa. Im Jahr 2021 waren 87,8% der ÖBB Züge im Fernverkehr und 97,1% der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich. Die Züge der Rail Cargo Austria verkehrten im ÖBB Netz mit einer Pünktlichkeit von 81,5%.

Die Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflussten auch im Jahr 2021 die Pünktlichkeit. Neben dem im Vergleich zu 2019 zu verzeichnenden Fahrgäst:innenrückgang im Fernverkehr und Nahverkehr wirkte sich der teilweise stark reduzierte grenzüberschreitende Verkehr im 1. Halbjahr positiv auf die Pünktlichkeit aus. Im Gegensatz dazu fuhr im zweiten Halbjahr der grenzüberschreitende Verkehr wieder nahezu uneingeschränkt und auch die Fahrgäst:innenzahlen sind ab den Sommermonaten wieder auf ein höheres Niveau gestiegen. Hier ist es gelungen, die Pünktlichkeit im 2. Halbjahr im Vergleich zu den Planwerten weitgehend stabil zu halten.

Nach wie vor wirkt sich die nicht zufriedenstellende Performance im Grenzmanagement einzelner Nachbarbahnen auf die Pünktlichkeit von Fernverkehrslinien auf den nationalen Hauptachsen aus. Die Zusammenarbeit und Performancedialoge mit den Nachbarbahnen soll hier Abhilfe schaffen. Durch gemeinsame Maßnahmen will man den Einfluss von unpünktlichen Zügen auf das Netz der ÖBB möglichst gering halten. Hier konnten vor allem im 2. Halbjahr durch gezielte Maßnahmen und unterjährige Veränderungen im Fahrplan Erfolge verzeichnet werden. Verglichen mit den Vorjahren sticht positiv hervor, dass die Situation der wichtigen Ost-West-Railjet-Xpress-Linie im Jahr 2021 am deutschen Eck weitgehend stabilisiert wurde. Dies unterstreicht, dass sich der Dialog für gemeinsame Maßnahmen über Grenzen hinweg positiv auf das Gesamtnetz auswirken kann.

Eine zusätzliche Herausforderung waren sowohl in den Sommer- als auch Herbstmonaten Baustellen, die sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirkten. Hier werden auch in den kommenden Jahren gezielte Maßnahmen notwendig sein – wie z. B. die noch effektivere Bündelung von Baustellen – um die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit entsprechend mildern zu können. Die Bündelung von Baustellen konnte im Jahr 2021 bereits bei Bauarbeiten u. a. auf der Westachse bzw. auf der S-Bahn in Wien erfolgreich umgesetzt werden. Zusätzlich konnte durch den Einsatz von Abweichungsfahrplänen die Auswirkung auf die Pünktlichkeit auf einem stabilen Niveau gehalten werden. Hier gilt es, diesen Weg auch für die Zukunft konsequent fortzusetzen und dieses Best-Practice-Modell auch zukünftig im Rahmen weiterer Baustellen umzusetzen.

Kommende Herausforderungen sind zunehmende Bauarbeiten wie etwa für den viergleisigen Ausbau Linz – Wels. Vorausschauende Maßnahmen müssen hier gesetzt werden, um den Betrieb stabil zu halten. Dazu zählen etwa eine hohe Verfügbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen sowie eine exakte Betriebsführung. Dies wird eine der Kernaufgaben im Pünktlichkeitsmanagement im kommenden Jahr sein.

E. Chancen- und Risikobericht

Das Chancen- und Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. Ziel ist es, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern. Das soll bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale absichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten. Grundlage dafür sind die fortgeschriebenen Bewertungen oder Erfahrungswerte.

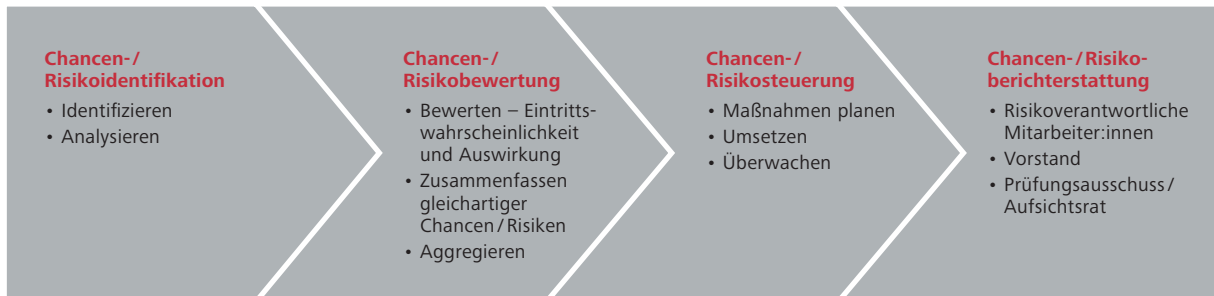
Chancen und Risiken sind im ÖBB-Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Daher erfolgt die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios synchron mit den Planungsprozessen.

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

Ukrainekrise

Für eine Einschätzung der Auswirkungen der Ukrainekrise wird auf Erläuterung 35 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2021 verwiesen.

Prozess Chancen- und Risikomanagement



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

Für das Jahr 2022 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

Mögliche Folgen aus den partiellen Lockdown-Maßnahmen aufgrund der COVID-19-Situation werden als Risiken in Hinblick auf eine mögliche Verschlechterung von Ergebnissen und Liquidität berücksichtigt. Dabei wirken die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem bisherigen Umgang mit der Pandemie risikomindernd.

Das Programm „Nordstern“ bildet weiterhin einen wesentlichen Faktor in der Vorbereitung des ÖBB-Konzerns auf die Veränderungen im Wettbewerb sowie im Bereich der Technik und im Personalsektor. Der Generationenwechsel wirkt dabei zeitgleich als Chance, um die Organisation erfolgreich für die Zukunft aufzustellen.

Unter Einbindung aller Konzerngesellschaften wurde dieses Transformationsprogramm erarbeitet, um das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken vorzubereiten, die sich insbesondere aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel in den nächsten zehn Jahren ergeben werden. Definierte Maßnahmen zur Umsetzung des Konzepts finden in der Budget- und Mittelfristplanung Berücksichtigung. Es wird ein regelmäßiges Monitoring dieser strategischen Maßnahmen durchgeführt.

Operativer Betrieb

Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen (z. B. Rollmaterial und Lokomotiven) zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB Mitarbeiter:innen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden regelmäßig evaluiert und im Rahmen entsprechender Übungen überprüft.

Das Risiko durch Nicht- oder Teilumsetzung geplanter Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung wird durch ein Monitoring der Maßnahmen überwacht und minimiert.

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch das verringerte Wirtschaftswachstum und damit einhergehenden geringeren Fahrgäst:innenzahlen und Transportmengen sowie durch einen steigenden Wettbewerb. Dies wurde und wird durch die Coronapandemie verstärkt. Die Beobachtung und Analyse des Kund:innenverhaltens sowie eine gezielte Anpassung des Angebots mindern diese Risiken. Durch diese Maßnahme wird auch die Chance erhöht, neue Kund:innen zu gewinnen und das Marktpotenzial bestehender Kund:innengruppen weiter auszuschöpfen.

Personal, Führung und Organisation

Die Ansteckung von Mitarbeiter:innen mit dem Coronavirus kann zu Ressourcenengpässen führen. Risikomindernd wirken strenge Hygiene- und Abstandregelungen sowie organisatorische Maßnahmen je nach Ampelschaltung.

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

Recht und Haftung

Der „Code of Conduct“ enthält und regelt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist. Durch diesen Kodex wird unter anderem das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen gemindert.

Das bestehende Compliance-Team arbeitet vor allem in diesem Risikofeld als ein wesentlicher Teil des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Das dient in weiterer Folge auch der Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr. Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben zu erhöhten Systemkosten führen. Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen verfolgt und auf mögliche Auswirkungen hin untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz kann ein Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten seiner Mitarbeiter:innen oder Entscheidungsträger:innen verantwortlich gemacht und bestraft werden. 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 der Risikominimierung.

Einkauf und Beschaffung

Einkaufsseitig bestehen Risiken unter anderem durch die von der Coronapandemie verursachten Teuerungen bei verschiedenen Materialien und Dienstleistungen, wobei sich durch Preisschwankungen grundsätzlich auch Chancenpotenziale ergeben können. Die Beobachtung und Analyse der Märkte und abgeleitete punktuelle Beschaffungsentscheidungen ermöglichen, ebenso wie eine entsprechende Vertragsgestaltung, eine Minderung der Risikolage. Begleitend zur Preisthematik können sich Lieferverzögerungen ergeben, die den Betrieb erschweren. Durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern werden diese Risiken gemindert.

Informationsverarbeitung

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

Am 01.04.2021 wurde das Programm "Informationssicherheit Next Level" gestartet. Darin werden auch die Konzernprojekte "PROTECT" und "Target Operating Model (TOM)" behandelt. Ziel ist die Schaffung eines zentralen Teams InfoSec und die Etablierung eines Security Operation Center (SOC) für IT-Applikationen der kritischen Infrastruktur.

Töchter und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter und Beteiligungen betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Planwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstest abzuwerten ist oder Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich werden. Zur Risikominderung wird die Entwicklung im Rahmen des Controllings laufend beobachtet und analysiert, um rechtzeitig gegensteuern zu können.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 92% [Vj: rd. 92%] nach Nominale) sind nicht strukturierte, Hedge-Accounting-taugliche Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps und Plain-Vanilla-Rohstoffswaps).

Ein Anteil von rd. 8% (Vj: rd. 8%) nach Nominale entfällt auf ein strukturiertes, nicht Hedge-Accounting-taugliches Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Nominale von rd. 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022.

In 2021 wurden insgesamt Rohstoffswaps für das Lieferjahr 2022 mit einem Nominale von rd. 18,7 Mio. EUR abgeschlossen.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen haben könnte. Diese können über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden. Eine konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften ist eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns. Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine hinreichende Diversifizierung der Kreditgeber. Die Finanzierungstätigkeit im Jahr 2021 ist wieder planmäßig laut Budget gelaufen, es gab keinerlei coronabedingte zusätzliche Mittelaufnahmen.

Zinsänderungsrisiko

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

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente für das Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften. Seit 2019 werden keine weiteren neuen Derivate mehr eingesetzt. Dies deshalb, da der überwiegende Teil der finanziellen Vermögenswerte und Finanzverbindlichkeiten fix verzinst ist. Nähere Angaben dazu finden sich unter Punkt 29.2.a. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. Nur die Gesellschaften in Ungarn und in der Tschechischen Republik haben anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht, da den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüberstehen.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Währungsrisiken (Währungsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

Kontrahentenrisiko

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

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

In den vergangenen Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Nach wie vor ist es Teil der ÖBB Strategie, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich unter Punkt 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Seit 2020 werden zudem alle erhaltenen Garantien der Geschäftsbanken bei der wöchentlichen Limitverteilung angerechnet.

Rohstoffrisiko

Strom

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

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

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

Diesel

Entsprechende Dieselvolumen kommen im ÖBB-Konzern grundsätzlich bei zwei Gesellschaften zur Anwendung: bei der Österreichische Postbus Aktiengesellschaft und bei der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH.

Die Österreichische Postbus AG ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße. Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der Österreichische Postbus AG mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis

zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

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

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

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde die Dieselpreisabsicherung für bis zu maximal 24.663 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2022 genehmigt und durchgeführt. Die genannten 24.663 metrischen Tonnen entsprechen 70% des jährlichen Treibstoffbedarfs.

Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

Der Rohstoff Diesel stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit in weiterer Folge für den ÖBB-Konzern dar, da sich die Preisschwankungen auf den Materialaufwand und somit auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und des ÖBB-Konzerns auswirken.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde die Dieselpreisabsicherung für bis zu maximal 17.125 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2022 genehmigt und durchgeführt. Die genannten 17.125 metrischen Tonnen entsprechen 60% des jährlichen Treibstoffbedarfs.

Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft sowie die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit für den ÖBB-Konzern für die Budgetperiode zu erreichen. Messlatte für den Erfolg der Absicherungsaktivitäten beim Rohstoff Diesel ist der jeweilige Budgetkurs und nicht, eine möglichst hohe Kompensation des Einkaufspreises auf Monatsebene zu erreichen.

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

Internes Kontrollsystem

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

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

Kontrollumfeld

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

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

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

Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

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

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

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

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

Information und Kommunikation

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

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

Rechnungslegung

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

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

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

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

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

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

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

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

F. Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 29.03.2022

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä eh

Mag. Arnold Schiefer eh

GENERATIONENWECHSEL



Staffelübergabe bei
der ÖBB-Produktion GmbH
**Wagenmeister Gerhard
Hackl übergibt den
Wagenmeisterhammer an
seine Kollegin Danijela Gold**



Konzernabschluss

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2021

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2021

	Erläuterung	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Umsatzerlöse	4	4.355.525,6	4.083.095,0
Bestandsveränderungen		1.512,0	5.843,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	475.232,3	444.338,5
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.154.011,6	2.191.040,1
Gesamterträge		6.986.281,5	6.724.316,9
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-1.807.959,4	-1.693.601,8
Personalaufwand	8	-2.751.465,2	-2.742.899,8
Abschreibungen	9	-1.336.822,7	-1.224.008,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-461.335,4	-439.235,5
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		628.698,8	624.571,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	947,6	994,2
Zinserträge	11	24.418,9	19.963,2
Zinsaufwendungen	11	-503.265,2	-572.261,5
Sonstiger Finanzertrag	12	39.168,9	16.078,8
Sonstiger Finanzaufwand	12	-19.940,2	-30.703,5
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-458.670,0	-565.928,9
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		170.028,8	58.642,1
Ertragsteuern	13	75.435,8	4.467,6
Konzernjahresergebnis		245.464,6	63.109,7
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		241.772,2	60.379,3
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		3.692,4	2.730,4

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2021

Sonstiges Ergebnis 2021

	Erläuterung	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Konzernjahresergebnis		245.464,6	63.109,7
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-246,0	-2.470,9
Steuereffekte		3,5	-19,7
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-242,5	-2.490,6
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate)	24	330.249,6	7.055,9
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate)	24	-49.856,0	-1.452,0
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige)	24	14.858,0	-4.766,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige)	24	9.941,7	18.810,3
Steuereffekte aus Cashflow Hedges	24	-72.690,8	-2.464,0
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung	24	-129,5	-18.414,4
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		232.373,0	-1.230,2
Sonstiges Ergebnis		232.130,5	-3.720,8
Konzerngesamtergebnis		477.595,1	59.388,9
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		473.902,7	56.658,5
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		3.692,4	2.730,4

Konzern-Bilanz per 31.12.2021

Vermögen	Erläuterung	31.12.2021 in TEUR	31.12.2020 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	31.839.703,5	29.846.661,2
Immaterielle Vermögenswerte	15	1.011.208,4	1.031.590,9
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	191.722,8	166.185,2
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	66.435,2	69.456,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	305.009,4	227.650,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	95.907,7	114.225,7
Latente Steueransprüche	13	210.500,8	199.786,7
		33.720.487,8	31.655.556,1
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	314.215,3	294.586,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	549.801,8	631.337,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	390.294,7	392.588,1
Forderungen aus Ertragsteuern	13	2.313,4	1.263,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	401.830,1	86.884,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	35.596,7	110,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	140.163,6	40.825,0
		1.834.215,6	1.447.596,0
		35.554.703,4	33.103.152,1
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	141.812,2	141.812,2
Andere Rücklagen	24	117.350,0	-115.023,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	1.069.485,6	827.515,1
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		3.228.647,9	2.754.304,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	14.918,2	13.348,4
		3.243.566,1	2.767.652,6
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	25.688.717,0	24.001.498,8
Rückstellungen	26	587.932,4	582.855,5
Sonstige Verbindlichkeiten	27	27.400,8	34.473,6
Latente Steuerschulden	13	6.146,9	6.721,2
		26.310.197,1	24.625.549,1
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.568.970,1	2.664.798,1
Rückstellungen	26	420.766,3	397.201,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1.154.380,4	994.049,6
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.850.417,4	1.647.501,1
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden	19	6.406,1	6.400,0
		6.000.940,3	5.709.950,4
		35.554.703,4	33.103.152,1

Konzern-Geldflussrechnung 2021

Erläuterung		2021 in TEUR	2020 in TEUR
Konzernjahresergebnis		245.465	63.110
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.495.750	1.392.234
- Zuschreibung zu Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-31.126	-350
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		505	304
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-158.927	-168.225
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-25.494	-33.259
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	58
- Wechselkursbedingte Gewinne / + Wechselkursbedingte Verluste		-2.679	5.079
- Sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		5.140	6.537
+ Zinsaufwand	11	503.265	572.262
- Zinsertrag	11	-24.419	-19.964
+ Steuerertrag		-75.436	-4.468
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	550	-16.146
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-339.759	-91.537
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		411.351	46.908
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	28.825	209.280
- Gezahlte Zinsen		-607.815	-669.195
+ Erhaltene Zinsen		15.917	9.734
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-7.996	-7.913
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.433.117	1.294.449
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		105.797	46.830
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-3.326.170	-2.827.712
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		351	0
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-618	-5.490
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	190.952	153.724
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		-129	0
+ Erhaltene Dividenden		15.017	240
+ Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		-76	107
+ Einzahlung aus in Vorjahren geleisteter Anzahlungen für Investitionen in Sachanlagen		245.755	0
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-2.769.121	-2.632.301
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von beherrschenden Gesellschaftern		0	61.000
- Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-1.883	-2.444
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	487.863	1.112.398
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-1.944.125	-1.829.143
- Auszahlungen von Leasingverbindlichkeiten		-133.800	-103.918
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)		3.426.878	2.338.687
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen		-405.404	-119.100
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		1.429.530	1.457.480
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		22.592	-96.593
konsolidierungskreisbedingte Änderungen		-5.654	0
Währungsdifferenzen		533	-443
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		93.526	119.628
Liquide Mittel zum Periodenende		110.998	22.592

Angaben zur Zusammensetzung des Finanzmittelfonds werden unter den Erläuterungen 22 und 33 gemacht.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2021

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital								
Andere Rücklagen								
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Währungsdifferenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2020	1.900.000,0	80.812,2	-57.753,7	-56.039,0	765.085,3	2.632.104,7	12.658,1	2.644.762,8
Konzernjahresergebnis					60.379,3	60.379,3	2.730,4	63.109,7
Sonstiges Ergebnis			17.184,2	-18.414,4	-2.490,6	-3.720,8		-3.720,8
Konzerngesamtergebnis			17.184,2	-18.414,4	57.888,7	56.658,5	2.730,4	59.388,9
Kapitaleinlage		61.000,0				61.000,0		61.000,0
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-2.838,7	-2.838,7
Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern					4.541,1	4.541,1	798,7	5.339,8
Stand 31.12.2020	1.900.000,0	141.812,2	-40.569,6	-74.453,5	827.515,1	2.754.304,3	13.348,4	2.767.652,6

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital								
Andere Rücklagen								
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Währungsdifferenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2021	1.900.000,0	141.812,2	-40.569,6	-74.453,5	827.515,1	2.754.304,3	13.348,4	2.767.652,6
Konzernjahresergebnis					241.772,2	241.772,2	3.692,4	245.464,6
Sonstiges Ergebnis			232.502,5	-129,5	-242,5	232.130,5		232.130,5
Konzerngesamtergebnis			232.502,5	-129,5	241.529,7	473.902,7	3.692,4	477.595,1
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-2.122,0	-2.122,0
Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern					440,8	440,8	-0,5	440,3
Stand 31.12.2021	1.900.000,0	141.812,2	191.933,0	-74.582,9	1.069.485,6	3.228.647,8	14.918,2	3.243.566,1

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2021

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan kurz ÖBB-Holding AG) und ihre Tochtergesellschaften bilden den Konzern der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Konzern).

Bei der ÖBB-Holding AG handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die entsprechend § 2 (1) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesbahnstrukturgesetz BGBl. I Nr. 138/2003 im Jahre 2004 als nunmehr oberste Konzerngesellschaft des ÖBB-Konzerns gegründet wurde, ihren Sitz in Wien hat und deren Anteile zu 100% dem Bund vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteile obliegt dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Die Adresse des eingetragenen Firmensitzes lautet: Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Österreich. Der ÖBB-Konzern ist im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingetragen. Dort wird auch der Konzernabschluss hinterlegt.

Der ÖBB-Konzern präsentiert sich mit der ÖBB-Holding AG als strategischer Leitgesellschaft, die alle Anteile an den drei Aktiengesellschaften (Teilkonzernen) ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hält (fortan AG anstelle Aktiengesellschaft). Die Teilkonzerne werden fortan Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Rail Cargo Group und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt.

Ein Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur AG, ist gemäß § 189a Z 1 lit a UGB ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss gemäß IFRS zu erstellen, da von ihr ausgegebene Anleihen am geregelten Markt an der Börse von Wien zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien hinterlegt.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2021 wurde gemäß § 245a (2) UGB i. V. m. der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2021 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Holding AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen Euro (Mio. EUR) oder in Tausend Euro (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten. Im Interesse der Lesefreundlichkeit wurde teilweise auf eine explizit geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2020 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmals verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16	IBOR-Reform (Phase 2)	01.01.2021	nein
IFRS 16	COVID-19 bedingte Mietzugeständnisse nach dem 30.06.2021	01.04.2021 ²⁾	nein
IFRS 4	Versicherungsverträge	01.01.2021	nein

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

²⁾ Retrospektive Anwendung ab dem 01.01.2021.

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

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

Standards / Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 17	Versicherungsverträge	01.01.2023	nein
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IFRS 3	Verweis auf das Rahmenkonzept	01.01.2022	nein
IAS 16	Erträge vor Erreichen des betriebsbereiten Zustandes	01.01.2022	nein
IAS 37	Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	01.01.2022	wird analysiert
AIP 2018-2020	Jährliche Verbesserungen Zyklus 2018-2020	01.01.2022	nein
IAS 1	Angaben zu Rechnungslegungsmethoden	01.01.2023	nein
IAS 8	Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	01.01.2023	nein
IAS 12	Latente Steuern in Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schuldung aus einer einzigen Transaktion	01.01.2023 ²⁾	nein
IAS 1	Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2023 ²⁾	nein

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

²⁾ Von EU noch nicht übernommen.

Die Änderungen an IAS 37 präzisieren, welche Kosten ein Unternehmen bei der Bestimmung der Kosten für die Erfüllung eines Vertrags einbezieht, um zu beurteilen, ob der Vertrag belastend ist. Die Änderungen sind in Berichtsperioden, die am oder nach dem 01.01.2022 beginnen, auf Verträge anzuwenden, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung der Änderungen bestehen. Zum Zeitpunkt der Erstanwendung wird der kumulative Effekt der Anwendung der Änderungen als Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte in den Gewinnrücklagen erfasst. Die Vergleichswerte werden nicht angepasst. Die Auswirkung der Änderungen an IAS 37 wird im ÖBB-Konzern derzeit evaluiert.

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

2. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12.

Währungsumrechnung

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

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

Die in den Konzernabschlüssen einbezogenen Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden wie folgt umgerechnet: Die Vermögenswerte und Schulden werden mit den Fremdwährungsreferenzkursen der Österreichischen Nationalbank (OeNB) des Bilanzstichtags bewertet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfolgt mit Jahresdurchschnittskursen. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst. Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im sonstigen Ergebnis und damit im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen im Konzernjahresergebnis erfasst.

Nachdem das Hauptabsatzgebiet des ÖBB-Konzerns in Österreich liegt, werden die Umsätze nur zu einem geringen Teil in anderen Währungen getätigt. Die Wechselkurse wesentlicher Währungen haben sich wie folgt entwickelt (Quelle: Referenzkurse der Europäischen Zentralbank [EZB] gemäß www.oenb.at):

in EUR gerundet	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
Bosnien und Herzegowina Mark (BAM)	1,956	1,956	1,956	1,956
Bulgarischer Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Kroatische Kuna (HRK)	7,516	7,552	7,528	7,538
Neue Türkische Lire (TRY)	15,234	9,113	10,512	8,055
Polnische Zloty (PLN)	4,597	4,560	4,565	4,443
Rumänische Leu (RON)	4,949	4,868	4,922	4,838
Russische Rubel (RUB)	85,300	91,467	87,153	82,725
Tschechische Kronen (CZK)	24,858	26,242	25,640	26,455
Ungarische Forint (HUF)	369,190	363,890	358,520	351,250
US-Dollar (USD)	1,133	1,227	1,183	1,142

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-Gesamtergebnisrechnung einbezogen.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht.

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

Unternehmenszusammenschlüsse

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

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

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Geschäfts- oder

Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

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

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Assoziierte Unternehmen

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

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht gemäß IFRS 9 als Eigenkapitalinstrumente bewertet zum beizulegenden Zeitwert eingestuft werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie um Verluste durch Wertminderungen angepasst. Verluste, die den Anteil des ÖBB-Konzerns an assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Geschäfts- oder Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen

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

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

Schuldenkonsolidierung

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

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

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

Zwischenergebniseliminierung

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 66 (Vj: 66) weitere vollkonsolidierte sowie zehn (Vj: elf) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 78 (Vj: 80) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 34 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in per Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2020 und 2021

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Konsolidierung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2020	69	12	81
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>35</i>	<i>7</i>	<i>42</i>
Zugang	0	1	1
Verschmelzungen	-1	0	-1
Abgang	-1	0	-1
Stand 31.12.2020	67	13	80
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>35</i>	<i>7</i>	<i>42</i>
Zugang	3	0	3
Abgang	-3	-2	-5
Stand 31.12.2021	67	11	78
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>36</i>	<i>6</i>	<i>42</i>

Die ÖBB-Postbus GmbH (Wien) wurde im Jahr 2020 rückwirkend per 01.01.2020 auf die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft (Wien) verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics d.o.o. wurde im Jahr 2020 liquidiert und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden.

Im Geschäftsjahr 2020 ist aufgrund des Erwerbs von 50% der Geschäftsanteile der Kärntner Beteiligungsverwaltung („KBV“) an der LCA Logistik Center Austria Süd GmbH (Fürnitz) ein Unternehmen, das nach der Equity-Methode erfasst wurde, zugegangen. Der Anteil an assoziierten Unternehmen beträgt rd. 0,1 Mio. EUR. Aus der Erstkonsolidierung resultiert ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR, der ergebnisverringend im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen wurde. Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Standortentwicklung eines Dry Ports (Außenstelle des Hafens Triest) in Österreich.

Per 01.01.2021 wurden die OmegaTelos GmbH (Wien), die FZB Fahrzeugbetrieb GmbH (Wien) und die Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH (Bremen) entkonsolidiert, nachdem diese Tochterunternehmen ihre operativen Tätigkeiten wesentlich reduziert oder eingestellt haben. Per 31.12.2021 hätten diese drei Unternehmen zur Konzern-Bilanzsumme rd. 0,6 Mio. EUR beigetragen. Die entgehenden konsolidierten Umsatzerlöse betragen rd. 0,1 Mio. EUR. Bei den per 01.01.2021 erstkonsolidierten Unternehmen ÖBB ITALIA S.R.L. (Milano), das grenzüberschreitenden Personenverkehr nach Italien durchführt und ÖV Ticketshop GmbH (Wien), das für die Entwicklung und den Betrieb der Software „Ticketshop“ verantwortlich ist, handelt es sich um Erstkonsolidierungen nach Neugründungen. Die Rail Cargo Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o. (Bratislava) wurde erstkonsolidiert, nachdem dieses Unternehmen einen wesentlichen Umfang erreicht hat. Bei diesem Unternehmen handelt es sich um ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Slowakei. Durch diese Erstkonsolidierung erhöhen sich die Bilanzsumme um rd. 0,4 Mio. EUR und die Umsatzerlöse um rd. 0,1 Mio. EUR.

Im Zusammenhang mit Tochterunternehmen, die mittels Konsolidierung nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurden, wurde im Geschäftsjahr 2021 die HAELA Abfallverwertung GmbH (Enns) aufgrund des Verkaufs aller Geschäftsanteile (50%) entkonsolidiert. Mit der Entkonsolidierung der OmegaTelos GmbH wurde auch Ihr Tochterunternehmen LogMAster Kft (45%) entkonsolidiert. Aufgrund dieser Transaktionen verringert sich der Anteil an assoziierte Unternehmen um rd. 0,3 Mio. EUR.

Die Darstellung der Firmenwerte ist aus dem Anlagenspiegel in Erläuterung 15 ersichtlich. Die Effekte aus den Entkonsolidierungen von Tochterunternehmen und von Anteilen an Tochterunternehmen sind im sonstigen betrieblichen Ertrag, im sonstigen betrieblichen Aufwand sowie im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam erfasst.

Eine Gesamtübersicht über alle Konzernunternehmen wird in Erläuterung 34 gemacht.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

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

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesen. Ausgaben, die im Buchwert einer Sachanlage während ihrer Erstellung anfielen, werden als „Anlagen in Bau“ ausgewiesen.

Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen für das Geschäftsjahr 2021 und 2020:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20 – 150
<i>Kraftwerksanlagen</i>	80
<i>Tunnel und Galerien</i>	80 bzw. 150
<i>Bahnkörper</i>	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10 – 50
Oberbau	35 – 40
Fahrpark	5 – 25
Technische Anlagen und Maschinen	
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5 – 30
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5 – 50
Geräte und Werkzeuge	4 – 20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9 – 15
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 8

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte liegen den linearen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2021 und im Geschäftsjahr 2020 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	1 – 42
Nutzungsrechte Fahrpark	1 – 12
Nutzungsrechte Technische Anlagen und Maschinen	1 – 8 (Vj: 1 – 10)
Nutzungsrechte Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 6

Restbuchwerte und Restnutzungsdauern werden jährlich zum Bilanzstichtag überprüft.

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 „Sachanlagen“ und daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische

Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Firmenwert

Der Firmenwert stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des ÖBB-Konzerns am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Firmenwert wird unter den immateriellen Vermögenswerten bilanziert. Der bilanzierte Firmenwert wird einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Wertaufholungen sind unzulässig. Der Firmenwert wird zum Zweck des Werthaltigkeitstests auf zahlungsmittelgenerierende Einheiten aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt auf diejenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, von denen erwartet wird, dass sie aus dem Zusammenschluss bei dem der Firmenwert entstand, Nutzen ziehen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Konzern bilanziert keine wesentlichen sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Abschreibbare immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten vermindert um lineare Abschreibungen angesetzt.

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

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2021 und 2020 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5 – 80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4 – 20
Entwicklungskosten	4
Software	2 – 20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5 – 20

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (Geschäfts- und Firmenwert) sind verpflichtend zumindest jährlich auf Wertminderung zu überprüfen. 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 gemäß IFRS 13 ermittelt wird. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinnten Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Der ÖBB-Konzern ermittelt grundsätzlich in einem ersten Schritt

den Nutzungswert. Wenn auf dieser Basis ein Wertminderungsbedarf ermittelt wird, wird untersucht, ob der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten unter dem ermittelten Nutzungswert liegt.

Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Nettozahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Effekte aus Erweiterungsinvestitionen wurden in der Geschäftsplanung bereinigt. Die Geschäftspläne (Budget 2022 und Mittelfristplanung 2023 bis 2027) spiegeln dabei die erwarteten gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten der relevanten Marktsegmente 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 dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

Nach Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz muss ein sechsjähriger Rahmenplan erstellt werden, der einen wesentlichen Bestandteil der Geschäftsplanung darstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen. Bereits zum Jahresabschluss bekannte und schätzbare Sondereffekte nach dem Geschäftsplanungszeitraum wurden in der Ermittlung des Nutzungswerts berücksichtigt.

Liegt der erzielbare Betrag 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 im Zusammenhang mit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird zuerst (falls vorhanden) dem Firmenwert und nachfolgend anteilig den anderen Vermögenswerten zugeordnet, wobei die restlichen 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 im Konzernjahresergebnis maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten rückgängig zu machen. Bei Firmenwerten ist eine Wertaufholung nicht zulässig.

Nach Verabschiedung der Mittelfristplanungen im Aufsichtsrat wird regelmäßig überprüft, ob ein auslösendes Ereignis für eine Wertminderung vorliegt.

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einer, einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten. Durch diese Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird gewährleistet, dass alle wesentlichen Vermögenswerte auf ihre Werthaltigkeit überprüft werden.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Personenverkehr AG

Der ÖBB-Personenverkehr-Konzern besteht aus vier (Vj: drei) zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der ÖBB-Personenverkehr AG, die sich mit dem Personenverkehr auf der Schiene befasst, der Österreichische Postbus AG, die sich mit dem Personenverkehr mit Bussen befasst, der iMobility GmbH, die eine Mobilitäts-App betreut sowie seit Erwerb von weiteren 26% der Anteile per 01.01.2021 (Anteil der ÖBB-Personenverkehr AG an der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH seit 01.01.2021 75%) und der resultierenden Vollkonsolidierung im ÖBB-Personenverkehr-Konzern, der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, die sich mit der Instandhaltung von Rollmaterial befasst. Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht – abgesehen von der iMobility GmbH – aus einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns.

Im Berichtsjahr 2020 wurden für die zahlungsmittelgenerierende Einheit ÖBB-Personenverkehr AG und für den österreichischen Teil der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Österreichische Postbus AG eine Werthaltigkeitsprüfung aufgrund eines identifizierten Indikators durchgeführt. Im aktuellen Berichtsjahr wurde lediglich bei der im Berichtsjahr 2021 erstmals im ÖBB-Personenverkehr-Konzern zu testenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, die Übernahme der Beherrschung und daher der Steuerung durch den ÖBB-Personenverkehr-Konzern sowie eine Änderung der Zusammensetzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit als Indikator für eine mögliche Wertminderung identifiziert, weshalb ein Wertminderungstest durchgeführt wurde.

Zur Diskontierung je zahlungsmittelgenerierende Einheit wird ein marktüblicher gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt.

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU-Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon / Shapiro angewendet. Dieses sieht ein Wachstum in Abhängigkeit von der langfristig möglichen erzielbaren Rendite und der unterstellten Thesaurierung vor. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Beruhend auf der Annahme, dass das langfristige Wachstum der CGUs unter dem EZB-Inflationserwartungsziel von 2% liegt, wurde im Geschäftsjahr 2020 das Wachstum für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ÖBB-Personenverkehr AG und Österreichische Postbus AG mit 1,1% bis 1,4% und damit die Thesaurierungsquote mit 20% bestimmt. Als Diskontierungszinssatz vor Steuern für den Zeitraum 2021 — 2025 bzw. für die Ewige Rente wurde für die CGU ÖBB-Personenverkehr AG 4,49% und für die CGU Österreichische Postbus AG 4,49% angesetzt. Im Rahmen der Analysen wurden die Kapitalkosten (und damit implizit die langfristigen Renditen) der CGU ÖBB-Personenverkehr AG bei 3,37% sowie der CGU Österreichische Postbus AG bei 3,37% (nach Steuern, Basis Österreich) ermittelt. Im Geschäftsjahr 2021 wurde das Wachstum für die zahlungsmittelgenerierende Einheit ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH mit 0,8% und damit die Thesaurierungsquote mit 20% bestimmt. Als Diskontierungszinssatz vor Steuern für den Zeitraum 2022 — 2027 bzw. für die Ewige Rente wurde für die CGU ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH mit 5,41% bzw. 4,59% angesetzt. Die Diskontierungszinssätze nach Steuern für den Zeitraum 2022 — 2027 betragen 4,07% und 3,26% für die Ewige Rente.

Die Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden retrograd mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt. Die Ermittlung des Nutzungswertes der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2021 wurde der Kapitalkostensatz eigens für die zahlungsmittelgenerierende Einheit ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH ermittelt. Nachdem die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH vorwiegend Instandhaltungsleistungen für deren Muttergesellschaften erbringt wurde ein Risiko- und Ressourcenverbund mit den Eigentümern ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG unterstellt.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Austria AG

Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Group bestehen aus einem rechtlich selbstständigen Unternehmen (CGU TS-HU) oder aus mehreren rechtlich selbstständigen Unternehmen, welche entweder voll bzw. anteilig zugeordnet werden. Die CGU-Struktur der Rail Cargo Group stellt dabei sicher, dass alle Vermögenswerte der Rail Cargo Austria AG sowie deren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften einer CGU zugeordnet sind. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten der Rail Cargo Group.

Auf Basis der Steuerung sowie des Vorliegens von unabhängigen Cashflows wurden folgende zahlungsmittelgenerierenden Einheiten festgelegt: CGU Cargo, CGU Intermodal und ab 2021 CGU TS-HU (bis 2020 TS), die nach dem Abgang der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH und der ihr zugehörigen Tochterunternehmen Technical Services Slovakia, s.r.o., ÖBB STADLER Service GmbH und TS-MÁV Gépészet Services Kft. ab 01.01.2021 nur mehr aus der Technical Services Hungaria Járműjavító Kft. besteht. Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen wird gruppenübergreifend im ÖBB-Konzern gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung als gemeinschaftlicher Vermögenswert angesetzt. Die Güterwagen und anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs zugeordnet. Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Cargo und Intermodal beinhalten Geschäfts- und Firmenwert und sind daher verpflichtend jährlich auf Werthaltigkeit zu prüfen. In beiden Berichtsjahren wurden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Cargo und Intermodal keine weiteren Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt. Die Wertminderungsprüfung der CGUs, welche einen Firmenwert beinhalten, wird im 4. Quartal jedes Geschäftsjahres durchgeführt. Im Berichtsjahr 2021 wurde für die zahlungsmittelgenerierende Einheit TS-HU aufgrund der Änderung der Steuerungslogik ein Indikator für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb ebenfalls ein Wertminderungstest zum 31.12.2021 durchgeführt wurde, der zu keinem Wertminderungsbedarf geführt hat.

Zur Diskontierung wird je zahlungsmittelgenerierender Einheit ein marktüblicher gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Group widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz der CGUs beinhaltet beispielsweise anteilige Aufschläge für Risiken der Cashflows, welche im Ausland anfallen, sofern deren Anteil am gesamtem Cashflow der CGUs wesentlich ist (insb. Ungarn, Tschechien, Russland).

Nach Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz muss ein sechsjähriger Rahmenplan erstellt werden, der einen wesentlichen Bestandteil der Geschäftsplanung darstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden im ÖBB-Konzern für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen. Darüber hinaus wird ein erweiterter Planungszeitraum für 2028 – 2031 zur exakteren Berücksichtigung langfristiger Effekte aus diversen Entwicklungen, Projekten und Maßnahmen berücksichtigt um ein nachhaltiges Ergebnisniveau für die Ewige Rente zu ermitteln. Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU-Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon / Shapiro angewendet. Dieses sieht ein Wachstum in Abhängigkeit von der langfristig möglichen erzielbaren Rendite und der unterstellten Thesaurierung vor.

Die Annahmen zu den Cashflows für die Werthaltigkeitsprüfungen wurden den Berechnungen der Mittelfristplanung entnommen. Die einzige Anpassung in der Detailplanung 2022 – 2027 betraf den Gehaltsabschluss, welcher nach der Planung erfolgte und die Planannahmen wesentlich übertraf. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Beruhend auf der Annahme, dass das langfristige Wachstum der CGUs unter dem EZB-Inflationsziel von 2% liegt, wurde das Wachstum mit 1,0% bis 1,34% (Vj: 1,1% bis 1,4%) und damit die Thesaurierungsquote mit 20% bestimmt. Nähere Angaben sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG	Cargo *)	Intermodal *)	TS-HU
Im Berichtsjahr 2021			
Vor Steuern			
Zinssatz 2022 – 2027	6,9%	6,6%	7,5%
Zinssatz Ewige Rente	5,8%	5,6%	6,2%
Wachstum Ewige Rente	1,1%	1,0%	1,4%
Nach Steuern			
Zinssatz 2022 – 2027	5,5%	5,7%	6,8%
Zinssatz Ewige Rente	4,4%	4,7%	5,5%

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG	Cargo *)	Intermodal *)	TS-HU
Im Berichtsjahr 2020			
Vor Steuern			
Zinssatz 2021 – 2026	6,8%	7,4%	k.A.
Zinssatz Ewige Rente	5,7%	6,4%	k.A.
Wachstum Ewige Rente	1,1%	1,1%	k.A.
Nach Steuern			
Zinssatz 2021 – 2026	5,3%	5,3%	k.A.
Zinssatz Ewige Rente	4,2%	4,2%	k.A.

*) Für Ungarn, Tschechien, Russland und die Slowakei wurden eigene Zinssätze verwendet, die jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht angeführt werden.

k.A. keine Angaben

Die dargestellten Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden retrograd mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt. Die Ermittlung des Nutzungswertes der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für die Rail Cargo Group unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und kein konzern einheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Infrastruktur AG

Es wurden weder 2020 noch 2021 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.“

Im Abschnitt „b. Wertminderungen“ wird in Erläuterung 3 das Ergebnis der Werthaltigkeitsprüfungen der beiden Berichtsjahre angeführt. In Erläuterungen 14 bzw. 15 werden die Auswirkungen des Wertminderungstests auf die Sachanlagen bzw. auf die immateriellen Vermögenswerte dargestellt.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen“ ausgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend § 42 Bundesbahngesetz verwiesen.

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppe von Vermögenswerten und Schulden

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene langfristige Gruppe 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. 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. Nähere Informationen sind in Erläuterung 19 angeführt.

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

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

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

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

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei der 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-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen.

Der ÖBB-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z.B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Konzern weist Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten von über drei Monaten werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein. Nähere Ausführungen finden sich unter den Erläuterungen 22 und 33.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungs Komponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Außer Derivaten hält der ÖBB-Konzern keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

Derivate

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder zur 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 Sicherungsinstrumentes 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. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.3.

Langfristige Derivate (Zinsswaps mit Absicherungszweck) werden grundsätzlich in kurzfristige und langfristige Teile anhand der in den jeweiligen Zeitbändern anfallenden diskontierten Geldflüsse aufgeteilt.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

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

Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

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

Generelles Wertminderungsmodell

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

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

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

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

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

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gib es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

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

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

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

Vereinfachtes Wertminderungsmodell

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Konzern den vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das heißt, es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten drei bis sieben Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden gegebenenfalls um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten (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.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value-Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsenkurs, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme abgezinst mit dem vom ÖBB-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 29.6).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird gegebenenfalls unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs und das technische Service des Fahrparks eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte.

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

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

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

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB-Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

Leasingverhältnisse

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der ÖBB-Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der ÖBB-Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB-Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den ÖBB-Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB-Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB-Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kauf- oder Verlängerungsoption, wenn der ÖBB-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB-Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB-Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der ÖBB-Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf null verringert hat.

In der Bilanz weist der ÖBB-Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Die Angabe zur Bilanzierungs- und Bewertungsmethode der Cross-Border-Leasing-Transaktionen ist in Erläuterung 30.3 enthalten.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der ÖBB-Konzern hat von der Erleichterung Gebrauch gemacht, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (bis 5.000,00 EUR) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der ÖBB-Konzern erfasst die mit diesen

Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Der ÖBB-Konzern tritt auch als Leasinggeber auf und stuft bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der ÖBB-Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der ÖBB-Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB-Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der ÖBB-Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB-Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

Der ÖBB-Konzern ist lediglich einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtungen eingegangen, unter anderem für ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Mitarbeitervorsorgekassen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der ÖBB-Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

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

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1. enthalten.

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

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen“ auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 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, die zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich sind 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 den Buchwert nicht übersteigen. Wenn die Anpassung zu einem Zugang zu den Anschaffungskosten eines Vermögenswerts führt, hat der ÖBB-Konzern zu überprüfen, ob dies ein Anhaltspunkt dafür ist, dass der neue Buchwert des Vermögenswerts nicht voll erzielbar sein könnte. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, ist auf Wertminderung zu prüfen und ein etwaiger Wertminderungsaufwand zu erfassen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

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

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden und werden gemeinsam mit den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

In beiden Berichtsjahren wurden Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten identifiziert, die unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Nähere Angaben werden in den Erläuterungen 20 und 27 gemacht.

Ertragsrealisierung

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

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

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Sonstige wesentliche variable Bestandteile des Transaktionspreises bestehen nicht.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Weegeentgelt verrechnet. Die Verträge beinhalten die Bestellungen der einzelnen EVU und werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit den EVU abgeschlossen. Grundlage für diese Bestellungen sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB), welche eine Aufstellung zu den einzelnen Leistungen je Netzfahrplanperiode (z.B. für die Zugtrassen, Zugfahrt und sonstige Leistungen, Verkehrsstationen, Vershub) enthalten. In den SNNB werden die Entgelte je Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge veröffentlicht. Sie gelangen diskriminierungsfrei gegenüber allen EVU zur Anwendung (ohne Gewährung von Rabatten).

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Infrastrukturbenützungsentgelte (Weegeentgelte) und der Dienstleistungsentgelte sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVU. Eine wesentliche Leistung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist das sogenannte Produkt „Zugtrasse“ (Mindestzugangspaket). Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne das ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Weegeentgelte werden in den SNNB der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der veröffentlichten SNNB bestellen die EVU ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperioden seit Dezember 2017. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten Leistungen werden einen Monat im Nachhinein an den Kunden verrechnet. Dem Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und er nutzt die Leistung während diese erbracht wird. Allfällige Rückerstattungsansprüche, die sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach ungewiss sind, von künftigen Ereignissen abhängen und zu einem drohenden Ressourcenabfluss in Zukunft führen können, werden gemäß IAS 37 erfasst. Es wird die Höhe der möglichen Rückforderung geschätzt und eine entsprechende Rückstellung gebildet.

Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestellmengen, Nachbestellmengen und Kurzfristbestellmengen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rückspeisung ermittelt, und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden.

Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt. Für zum Beispiel Nach- und Kurzfristbestellungen werden Zuschläge verrechnet. Für die bereits fix bestellte Menge des zweiten und dritten Lieferjahres wurde eine Preisobergrenze vereinbart.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise, von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Stromlieferungen werden monatlich akontiert, und zwar in Höhe eines Zwölftels der bestellten Menge. Nach dem Jahresende erfolgt die Abrechnung aufgrund der tatsächlich bezogenen Strommenge im Vergleich zur Bestellmenge inklusive allfälliger Zu- und Abschläge. Die Abrechnung wird noch im Lieferjahr erfasst.

Mieterlöse

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

Erlöse aus Verwertungsobjekten

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

Teilkonzern Rail Cargo Group

Der Umsatz der Teilkonzerns Rail Cargo Austria mit externen Kunden wird überwiegend mit Güterverkehrsleistungen, gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Vermietung von Fahrzeugen erzielt.

Güterverkehrsleistungen sind Transportleistungen von Gütern in Güterwagen auf der Schiene oder Speditionsleistungen, wobei allen Leistungen durchwegs Verträge zugrunde liegen.

Die Transportleistungen auf der Schiene erfolgen je nach Umfang des Transportauftrages als Einzelwagenverkehr oder als Ganzzug. Grundlage der Schienentransporte sind Frachtbriefe. Dabei handelt es sich um Beförderungspapiere, die alle relevanten Daten vom Versand- und Empfangsort über die Güterart, das Gewicht bis hin zum Kundentarif enthalten. Die Rechnungslegung an die Kunden wird direkt nach erfolgter Leistungserbringung mittels eines integrierten automatischen Abrechnungsprogramms durchgeführt. Die Basis für die Abrechnung stellt das Kundenabkommen dar. In einem sogenannten Kundentarif werden die Abrechnungskonditionen wie beispielsweise Mengen- und Entfernungskomponenten sowie die dazugehörigen Preise vereinbart. Der Zahlungseingang erfolgt zu über 60% unmittelbar nach Rechnungslegung, der Rest nach maximal 30 Tagen.

Speditionsleistungen enthalten neben den Schienentransporten noch Zusatzleistungen wie Vor- und Nachläufe mit Lkw, Hübe von Containern, Zwischenlagerungen, Verzollungen etc. Die Rechnungslegung erfolgt dabei unmittelbar nach der vertraglichen Leistungserbringung. Rechnungen sind innerhalb von 30 bis 45 Tagen zahlbar.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen umfassen Erträge aus vertraglich mit der Republik Österreich vereinbarten Entgelten für Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße“. Die Zahlungen erfolgen als monatliche Anzahlungen, die Jahresendabrechnung erfolgt im Folgejahr.

Bei den Erlösen aus Vermietungen von Fahrzeugen handelt es sich um die Verwendung von konzerneigenen Güterwagen durch andere Bahnverwaltungen im Rahmen des RIV-Abkommens für den internationalen Austausch von Güterwagen (Regolamento Internazionale die Veicoli). Die internationale Abrechnung erfolgt in den Folgemonaten.

Allen oben genannten Leistungsverpflichtungen ist gemein, dass diese vorwiegend zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert werden.

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Tariferlöse

Kund:innen können Fahrkarten erwerben, die sie dazu berechtigen, die Leistungen der ÖBB-Personenverkehr AG in Anspruch zu nehmen. Das betrifft Reisen mit den ÖBB mit Bus und Bahn ins In- und Ausland. Die Rechnung der Fahrkarte ist gemäß dem „Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich“ in der Regel sofort fällig. Entscheiden sich Kund:innen für eine Kundenkarte, ist die Rechnung je nach Vertragsart zu unterschiedlichen Zeitpunkten fällig. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr grenzt die zugeordneten Beträge ab und verbucht die tatsächlich in der Periode abgefahrenen Kilometer, wenn es wahrscheinlich ist, dass Kund:innen die Fahrkarten eingelöst haben. Kund:innen haben die Möglichkeit, Kundenkarten mit einer verlängerten Gültigkeitsdauer (bis zu einem Jahr) zu erwerben. Erlöse aus den Kundenkarten werden mit einem bestimmten Schlüssel den einzelnen Regionen auf die einzelnen Perioden eines Jahres, zugewiesen. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Gemeinwirtschaftliche Leistungsabgeltung Bund

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG) gemäß § 48 BBG auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 ab 2010 geschlossene gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die Abgeltungen sind zumeist bis zum jeweils 10. eines Folgemonats zu leisten. Unterjährig werden die Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Eine Jahresendabrechnung berücksichtigt die tatsächlich gefahrene Leistung zuzüglich Qualitätsbonus abzüglich Leistungsstörung.

Erträge aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder / Gemeinden

Die Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden umfassen Erträge aus vertraglich mit Ländern und Gemeinden vereinbarten Entgelten für Verkehrsdienstbestellungen. Rechnungen werden großteils (über 85% des Umsatzvolumens) monatlich gelegt (einzelne Verträge weichen davon ab und sehen jährliche, halbjährliche oder quartalsweise Zahlung vor) und sind innerhalb von maximal 30 Tage zahlbar. Unterjährig werden Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Mieten und Pachten

Die ÖBB-Personenverkehr AG erhält für die Nutzung von Wagenmaterial durch Dritt-EVUs im Rahmen der RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze; deutsch: Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr) eine Abgeltung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Die Abrechnung erfolgt überwiegend auf Basis der gefahrenen Laufleistungskilometer und wird monatlich in Rechnung gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Instandhaltung/Wartung

Erlöse aus Instandhaltung/Wartung resultieren aus Erlösen der Buswerkstätten und der Werkstätten der Technischen Services mit Dritten. Es werden Reparaturen für den Kunden durchgeführt und danach an den Kunden fakturiert. Die Rechnung wird nach Beendigung des Reparaturauftrages an den Kunden gelegt. Während Reparaturarbeiten erfolgt die Erfassung der Erlöse laufend (von der Abfassung aus dem Lager bis zur Arbeitszeit). Wenn der Auftrag erledigt ist, kann eine Rechnungserstellung im EDV-System durchgeführt und abgewickelt werden. Einnahmen werden in den Verbindlichkeiten abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Containerterminals, Provisionen aus Fahrkartenausgaben, Leistungen aus dem Bereich Reisebüro am Bahnhof sowie Erträge aus Leistungen in Gemeinschafts- und Übergangsbahnhöfen und der Behebung von Schadensfällen mit internen und externen Partnern. Rechnungen werden gemäß den vertraglichen Vereinbarungen gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie für Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätenzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Betrieb und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, womit der ÖBB-Infrastruktur-Konzern diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Bundeszuschüsse wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

Zinsen und Dividenden

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

Gemäß IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert.

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 die Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, werden Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte aktiviert.

Steuerliche Verhältnisse

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

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

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträgerin und den meisten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Es wurden zwischen der Gruppenträgerin und den Gruppengesellschaften Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Ein positives steuerliches Ergebnis wird grundsätzlich mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet. Im Falle eines negativen Ergebnisses hat die Gruppenträgerin insoweit eine Steuerumlage an das Gruppenmitglied zu leisten, als das negative steuerliche Ergebnis des Gruppenmitglieds effektiv genutzt werden kann. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung bildet das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds.

Bei der Nutzung der steuerlichen Verluste gilt das Primat der Teilkonzernbetrachtung und der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe innerhalb des jeweiligen Teilkonzerns; darüber hinaus gilt bei teilkonzernübergreifender Nutzung steuerlicher Verluste der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe.

Zum Bilanzstichtag besteht der Organkreis der umsatzsteuerlichen Organschaft nach § 2 UStG aus der Organträgerin ÖBB-Holding AG und mit mehreren österreichischen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmeregelungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Schulden („tax base“) sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss

angesetzt (sog. Verbindlichkeitenmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

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

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

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

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

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

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, welche 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-Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen und Schätzungen, beispielsweise bei der Anwendung von Hedge Accounting, bei der Einschätzung der Übertragung von relevanten Risiken bei Leasinggeschäften, bei der Einschätzung, inwieweit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen als Leasingnehmer bei der Beurteilung der Laufzeit von Leasingverträgen ausgeübt werden, sowie bei der Erfassung und Bilanzierung von Bundeszuschüssen gem. §§ 41f BBG. Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind.

Die Nutzungsdauern wurden überprüft. Dem wirtschaftlichen Risiko wurde korrekt Rechnung getragen, indem die Rückstellungen sorgfältig und in erforderlicher Höhe bemessen wurden. Die Angemessenheit der Wertberichtigungen wurde überprüft. Die Parameter für die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden entsprechend der Zinsentwicklung und den branchenüblichen Benchmarks aktualisiert. Die versicherungs- und finanzmathematischen Festlegungen für die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche wurden verantwortungsvoll festgelegt. Die Aktivierung von Firmenwerten erfolgt ausschließlich auf Basis von Gutachten externer Sachverständiger.

a. Versorgungspläne für Arbeitnehmer:innen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsungsfaktor, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1. dargestellt.

b. Wertminderungen und Wertaufholungen

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren grundsätzlich auf geschätzten künftigen abgezinsten Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seinem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse und daraus resultierende niedrigere Nettozahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Abzinsungsfaktoren können zu einer Wertminderung

führen. Im Geschäftsjahr 2020 wurde zum Bilanzstichtag eine Wertminderungsprüfung durchgeführt, die zu keinen zusätzlichen Aufwendungen aus Wertminderungen führte, nachdem die errechneten Nutzungswert über den aktuellen Buchwerten lag.

Im Geschäftsjahr 2021 kam es aufgrund von Wertminderungsprüfungen in der CGU Cargo zu Wertminderungen in Höhe von rd. 44,6 Mio. EUR, in der CGU Intermodal zu Wertminderungen in Höhe von rd. 29,3 Mio. EUR und in der CGU Technische Services zu einer Aufwertung historischer Wertminderungen auf die fortgeschriebenen Anschaffungs- und Herstellkosten der getesteten Vermögenswerte in Höhe von rd. 29,5 Mio. EUR. Der erzielbare Betrag, sowohl der CGU Cargo als auch CGU Intermodal, repräsentiert den Nutzungswert der CGU, da gemäß Analysen der Fair Value less cost of disposal geringer ist. Der erzielbare Betrag der CGU Cargo beträgt rd. 1.115,9 Mio. EUR bzw. für die CGU Intermodal rd. 184,3 Mio. EUR.

Bei der Werthaltigkeitsprüfung wurde davon ausgegangen, dass es im Planungszeitraum zwecks Güterverlagerung auf die Schiene in einem der Hauptmärkte der CGU Cargo und der CGU Intermodal zu Beihilfen für den Einzelwagenverkehr kommen wird.

Hinsichtlich der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen wird auf den Anlagenspiegel in Erläuterung 14 und 15 verwiesen. Weiterführende Angaben zu den Effekten aufgrund der Wertminderungen und der Wertaufholungen werden in Erläuterung 14 und 15 gemacht. Angaben zur Methodik der Wertminderungsrechnung, zur Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und den Berechnungsprämissen werden in Erläuterung 3 im Abschnitt „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien“ gemacht.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 194,4 Mio. EUR (Vj: rd. 195,7 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 157,1 Mio. EUR (Vj: rd. 150,4 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die 2020 festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2021. Im aktuellen Berichtsjahr gab es für folgende Anlagen Änderungen: Die Nutzungsdauer von neu hinzugefügten Anlagen bei den Bahnstromleitungen wurde von 35 auf 40 Jahre verlängert. Bei Entwässerungsanlagen wurde die Nutzungsdauer sowohl für bereits bestehende Anlagen als auch für Neuanschaffungen von 20 auf 35 Jahre verlängert, was zu einer Reduktion der Abschreibung in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR führte. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung. Bei Streckengleisen und durchgehenden Hauptgleisen wurde bei bestimmten Anlagen zwischen Wien und Innsbruck – abhängig von der Belastung (größer 50 Tonnen) – die Nutzungsdauer um fünf Jahre reduziert, was zu einer Erhöhung der Abschreibung in Höhe von rd. 14,0 Mio. EUR (Einmaleffekt) führte. Im Geschäftsjahr 2021 wurden die Nutzungsdauern für bestimmte Vermögenswerte in den anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen von 5 auf 8 Jahre verlängert. Dadurch verringert sich die jährliche Abschreibung in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR. Es handelt sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die prospektiv zur Anwendung kommt.

d. Rückstellungen

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

Zum 31.12.2021 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2021. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenutzungsentgelts (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2021 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge) sowie um die Zulässigkeit der Höhe der Stationsentgelte bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011 bis 2021.

Weitere Verfahren betreffen die Bahnstromnetznutzungsentgelte für den Zeitraum ab 2016. Für die Entgeltjahre 2019 und 2020 wurden im April 2021 Bescheide von der SCK erlassen, gegen die Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG) eingebracht wurden. Da diese Beschwerden keine aufschiebende Wirkung entfalten, wurden den EVUs im Geschäftsjahr 2021 entsprechende Gutschriften ausgestellt.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher von der ÖBB-Infrastruktur AG verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht für die ÖBB-Infrastruktur AG kommt (auch

eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig). Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Expert:innen bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

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

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

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

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

Verfahren der Wettbewerbsbehörden

Für rechtliche Risiken wurden entsprechende Vorsorgen gebildet. Diese beinhalten auch Vorsorgen für Risiken aus den gegenwärtig laufenden wettbewerbsrechtlichen Ermittlungen gegen Konzernunternehmen. Diese Ermittlungen werden voraussichtlich einige Zeit dauern. Der Betrag für gegebenenfalls zu entrichtende Geldbußen und entstehende Ansprüche Dritter ist mit Unsicherheiten behaftet. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

Die Rückstellungen finden sich unter Erläuterung 26.2.

e. Ertragsteuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Holding AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (Erläuterung 13).

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

f. Cross-Border-Leasing

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin off-balance dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen sollte oder Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet oder Tilgungsträger ausgetauscht (Erläuterung 30.3.).

g. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit

voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Holding-Konzerns zum 31.12.2021 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

h. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB-Konzern versteht Nachhaltigkeit ganzheitlich und verknüpfen 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 als auch für das Unternehmen selbst, in Bezug auf die Nachhaltigkeit ermittelt. In einer ersten Analyse wurden für den Klimawandel folgende Risiken und Chancen identifiziert, die eine Auswirkung auf den ÖBB-Konzern haben.

- Das Risiko von vermehrten Extremwetterereignissen (Hochwasser, Muren, Stürme, Hitzewellen, etc.) hat sowohl eine Auswirkung auf den Betrieb der Züge/Busse und die Infrastruktur als auch die Kund:innen. Um diesem entgegenzuwirken werden im 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 und Fahrzeugen.
- Der Klimawandel birgt aber auch eine Chance für das Unternehmen im Hinblick auf Wachstum des öffentlichen Verkehrs und Ausbau des Bahn- und Busangebots, wodurch sich eine mögliche Steigerung von Erlösen/Umsetzen ergeben kann. In weiterer Folge ist dies aber auch mit erforderlichen Investitionen in den Ausbau der Kapazität des Systems Bahn verbunden.
- Aus dem Klimawandel und damit verbundenen Entwicklungen ergibt sich für den ÖBB-Konzern indirekt das Risiko der Steigerung der Energiepreise, sowohl für erneuerbare Energie (durch Verknappung am Markt) als auch für fossile Energie (durch Einführung der CO₂-Abgabe).
- Zusätzlich kommt hinzu, dass durch die Einführung höherer Standards im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung und durch Anwendung der EU-Taxonomie-Verordnung ein signifikanter, zusätzlicher Aufwand im Bereich des Nachhaltigkeitsmanagements und damit verbundener zusätzlicher Reporting- und Controlling-Tätigkeiten entstehen wird. Diese Berichterstattung bildet zukünftig die Grundlage für den Zugang und die Umsetzung nachhaltiger Finanzierungsformen.

Detailliertere Informationen zum Thema Klimawandel finden sich im ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2021 in den Bausteinen Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Sustainable Finance.

Das Management hat die Auswirkungen des Klimawandels im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Es wurden keine mit dem Klimawandel zusammenhängenden Aspekte erkannt, die zu einer Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im aktuellen Konzernabschluss führen würden.

Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 als langfristig ausgewiesen. 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 erläutert (Erläuterung 20 und 27).

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (Erläuterung 29.2). Des Weiteren werden Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs sowie aus der Ausgleichsenergie in Höhe von rd. 107,4 Mio. EUR (Vj: rd. 78,4 Mio. EUR) mit den Aufwendungen aus dem Stromeinkauf saldiert.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden 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 sonstigen Rechten, auf die der ÖBB-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Konzern veranlagt seine liquiden Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

COVID-Pandemie – finanzielle Auswirkungen

Die COVID-Pandemie hatte finanzielle Auswirkungen auf die Berichtsjahre 2020 und 2021. Die wesentlichsten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sind im Folgenden ausgeführt.

Bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt hat der ÖBB-Konzern COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von rd. 7,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) beantragt. Die Investitionszuschüsse werden hauptsächlich für die Neuanschaffung von Software verwendet werden. Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich in Höhe von rd. 129,6 Mio. EUR (Vj: rd. 88,2 Mio. EUR) wurden diese aufgrund § 42 BBG durch den Bund refundiert und erhöhen die sonstigen betrieblichen Erträge. Die gewährten Mietgutschriften beliefen sich auf rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,9 Mio. EUR). Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz, für freigestellte Mitarbeiter:innen mit Risikoattest gemäß ASVG und für Mitarbeiter:innen in Kurzarbeit wurden in Höhe von rd. 19,3 Mio. EUR (Vj: rd. 29,2 Mio. EUR) erhalten und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Der zusätzliche Aufwand für die Bestellung von Schutzmasken, Desinfektionsmittel, COVID-Tests usw. beträgt rd. 16,5 Mio. EUR (Vj: rd. 9,8 Mio. EUR) und wird im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Im Berichtsjahr 2021 musste der ÖBB-Konzern COVID-bedingt keine zusätzlichen finanziellen Mittel aufnehmen und es gab keine zusätzlichen Zins- und Finanzaufwendungen. 2020 wurden in diesem Zusammenhang rd. 674,0 Mio. EUR an finanziellen Mitteln aufgenommen, die überwiegend zur Deckung des damaligen kurzfristigen Liquiditätsbedarfs genutzt wurden. Die aus der COVID-Krise resultierenden zusätzlichen Zins- und übrigen Finanzaufwendungen beliefen sich im Vorjahr auf rd. 1,4 Mio. EUR und wurden im Finanzergebnis ausgewiesen.

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

4. Umsatzerlöse

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	2.096,9	2.027,6
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>1.198,2</i>	<i>1.187,9</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	<i>277,3</i>	<i>256,7</i>
Güterverkehr	1.711,7	1.549,4
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>107,0</i>	<i>92,3</i>
Mieten und Pachten	198,0	197,7
Instandhaltung und Wartung	82,9	65,0
Verwertungsobjekte	37,4	23,8
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	37,3	31,9
Traktionsleistungen	17,4	16,7
Infrastrukturbenützung	9,4	13,6
Sonstige Umsatzerlöse	164,5	157,4
Gesamt	4.355,5	4.083,1

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der SCHIG (Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh) gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2016 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können für die drei Teilkonzerne Rail Cargo Group, Personenverkehr und Infrastruktur in nachfolgende Kategorien gegliedert werden. Es werden nur Umsätze angeführt, die unter IFRS 15 fallen. Insbesondere Umsatzerlöse aus Mieten und Pachten fallen größtenteils nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 15.

in Mio. EUR	2021 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Bund	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	2.097,9	495,7	1.602,2	437,6	1.660,3	1.475,5	622,4
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>1.198,2</i>	<i>0,0</i>	<i>1.198,2</i>	<i>0,0</i>	<i>1.198,2</i>	<i>1.198,2</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	<i>277,3</i>	<i>1,1</i>	<i>276,2</i>	<i>0,0</i>	<i>277,3</i>	<i>277,3</i>	<i>0,0</i>
Güterverkehr	1.510,2	1.501,4	8,8	0,0	1.510,2	107,0	1.403,2
Mieten und Pachten	3,9	2,2	1,7	0,2	3,7	0,0	3,9
Erlöse aus Verwertungsobjekten	37,4	37,4	0,0	37,4	0,0	0,0	37,4
Instandhaltung/Wartung	78,1	76,4	1,7	0,0	78,1	0,0	78,1
Infrastrukturbenützung	9,4	9,4	0,0	0,0	9,4	0,0	9,4
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	37,3	37,3	0,0	1,2	36,1	0,0	37,3
Traktionsleistungen	17,2	17,2	0,0	0,2	17,0	0,0	17,2
Sonstige Umsatzerlöse	142,3	142,0	0,3	53,8	88,5	0,0	142,3
Gesamt	3.933,8	2.319,1	1.614,7	530,5	3.403,3	1.582,5	2.351,3

in Mio. EUR	2020	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
	Umsatzerlöse gem. IFRS 15	kurzfristig	langfristig	zeitpunkt-bezogen	zeitraum-bezogen	Bund	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	2.015,3	434,3	1.581,1	396,8	1.618,6	1.444,6	570,7
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>1.187,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1.187,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1.187,9</i>	<i>1.187,9</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	<i>256,7</i>	<i>0,0</i>	<i>256,7</i>	<i>0,0</i>	<i>256,7</i>	<i>256,7</i>	<i>0,0</i>
Güterverkehr	1.353,6	1.350,0	3,6	0,0	1.353,6	92,3	1.261,3
Mieten und Pachten	4,8	3,0	1,8	1,7	3,1	0,0	4,8
Erlöse aus Verwertungsobjekten	23,8	23,8	0,0	23,8	0,0	0,0	23,8
Instandhaltung/Wartung	61,6	60,7	0,9	0,0	61,6	0,0	61,6
Infrastrukturbenützung	13,6	13,6	0,0	0,0	13,6	0,0	13,6
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	30,9	30,9	0,0	0,8	30,1	0,0	30,9
Traktionsleistungen	16,7	16,7	0,0	16,7	0,0	0,0	16,7
Sonstige Umsatzerlöse	147,4	147,4	0,0	79,5	67,9	0,0	147,4
Gesamt	3.667,9	2.080,4	1.587,4	519,3	3.148,5	1.536,9	2.131,0

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannten gesicherte Erlöse, bei denen keine variablen Zahlungen vereinbart worden sind) verteilen sich wie folgt:

31.12.2021 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2022	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2023	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2024	Leistungs- verpflichtung nach 2024
Personen- und Gepäckverkehr	347,5	85,7	42,9	37,9	181,0
Güterverkehr	23,4	9,8	10,0	1,8	1,8
Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes	4.847,0	1.255,0	1.176,0	1.209,8	1.206,2
Verkehrsdienstbestellungen	1.414,3	281,1	236,2	248,6	648,5
Gesamt	6.632,3	1.631,7	1.465,0	1.498,1	2.037,4

31.12.2020 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2021	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2022	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2023	Leistungs- verpflichtung nach 2023
Personen- und Gepäckverkehr	323,7	102,7	42,3	34,4	144,3
Güterverkehr	11,5	3,9	4,0	1,8	1,9
Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes	1.235,1	1.235,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen	895,6	241,5	166,7	134,8	352,7
Gesamt	2.466,0	1.583,3	212,9	170,9	498,8

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

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Aktivierte Eigenleistungen fallen im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	1.970,4	2.016,8
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	90,9	65,1
Kursdifferenzen	7,5	11,1
Schadensvergütungen	7,2	10,4
Übrige sonstige betriebliche Erträge	77,9	87,6
Gesamt	2.154,0	2.191,0

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

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus Pönalen, Lehrlingsförderungen und Ausbuchungen von Altverbindlichkeiten enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	191,6	196,4
Strom	110,7	92,1
Sonstiger Materialaufwand	103,4	91,3
Zwischensumme Materialaufwand	405,7	379,8
Transportleistungen durch Dritte	651,2	596,5
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	131,9	121,5
Infrastrukturbenützung	76,4	79,4
Sonstige bezogene Leistungen	542,8	516,4
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.402,2	1.313,8
Gesamt	1.808,0	1.693,6

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe enthalten. Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 8,9 Mio. EUR (Vj: rd. 5,3 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	2.154,4	2.135,9
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	554,9	552,3
Aufwendungen für Abfertigungen	21,3	21,3
Aufwendungen für Altersversorgung	15,4	28,5
Sonstige Sozialaufwendungen	5,4	4,9
Gesamt	2.751,5	2.742,9

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

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

Anzahl Mitarbeiter:innen	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2021	2020
Angestellte	14.847	13.972	875	6%	14.454	13.709
Arbeiter:innen	10.495	9.759	736	8%	10.128	9.380
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	16.556	18.141	-1.585	-9%	17.337	18.845
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	41.898	41.872	26	0%	41.919	41.934
Lehrlinge	1.775	1.787	-12	-1%	1.614	1.630
Gesamt mit Lehrlingen	43.673	43.659	14	0%	43.533	43.564

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2021	2020
Angestellte	14.488,5	13.652,2	836,3	6%	14.105,4	13.393,5
Arbeiter:innen	10.353,9	9.638,4	715,5	7%	9.996,5	9.266,8
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	16.115,5	17.655,9	-1.540,4	-9%	16.876,5	18.284,6
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	40.957,9	40.946,5	11,4	0%	40.978,4	40.944,9
Lehrlinge	1.775,0	1.787,0	-12,0	-1%	1.613,6	1.629,6
Gesamt mit Lehrlingen	42.732,9	42.733,5	-0,6	0%	42.592,0	42.574,5

9. Abschreibungen

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.285,2	1.247,0
<i>davon geringwertige Vermögenswerte</i>	<i>8,9</i>	<i>7,7</i>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	113,3	57,9
Abschreibungen IFRS 16	93,2	83,1
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	4,1	4,2
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-158,9	-168,2
Abschreibung Gesamt	1.336,9	1.224,0

Nach Wertminderungstests sind 2021 Wertminderungen in Höhe von rd. 73,9 Mio. EUR (Vj: keine) angefallen, die über rd. 25,2 Mio. EUR in den Abschreibungen auf Sachanlagen und über rd. 48,7 Mio. EUR in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte ausgewiesen werden. Weitere Angaben werden in Erläuterung 14 und 15 angeführt.

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÖBB-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Betriebskosten	103,4	101,0
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	46,2	44,9
Betriebliche Steuern	42,6	46,8
Verluste aus Anlagenabgängen	34,5	31,5
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	26,8	21,1
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	15,0	14,9
Rechts- und Beratungsaufwendungen	14,3	12,0
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9,3	37,2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	169,2	129,8
Gesamt	461,3	439,2

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank- und Fernsprechgebühren, Versicherungen und Instandhaltungen durch Dritte ausgewiesen.

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

	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	1.671	1.693
Andere Bestätigungsleistungen	95	101
Steuerberatung	20	0
Sonstige Leistungen	1.410	911
Gesamt	3.196	2.706

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB-Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Honorar des Konzernabschlussprüfers		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	502	537
Andere Bestätigungsleistungen	95	97
Steuerberatung	5	0
Sonstige Leistungen	301	97
Gesamt	903	731

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung beider Geschäftsjahre wurde von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	24,4	20,0
Zinsaufwendungen	-503,3	-572,3
Gesamt	-478,8	-552,3

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 362,8 Mio. EUR (Vj: rd. 416,8 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-, OeBFA-Darlehen, für sonstige Kreditaufnahmen, für noch bestehende oder ehemalige Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 109,4 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 107,2 EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	39,2	16,1
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>17,7</i>	<i>13,8</i>
<i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Erträge aus Beteiligungen</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-19,9	-30,7
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>-18,0</i>	<i>-28,7</i>
Gesamt	19,2	-14,6

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-8,6	-6,9
Latenter Steueraufwand/-ertrag	84,0	11,4
Ertragsteuern	75,4	4,5

Die inländischen Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet. Hinsichtlich der Steuersatzänderung ab Jänner 2023 und deren Auswirkungen wird auf die Erläuterung 35 verwiesen. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen berechnet.

Die Veränderungen der latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze 01.01.</i>	<i>193,1</i>	<i>182,3</i>
Veränderung latenter Steuer		
erfolgswirksam	84,0	11,4
im sonstigen Konzernergebnis	-72,4	-0,6
Bilanzansätze 31.12.	204,7	193,1
<i>davon latente Steueransprüche</i>	<i>210,9</i>	<i>199,8</i>
<i>davon latente Steuerschulden</i>	<i>-6,2</i>	<i>-6,7</i>

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern und den in der Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	170,0	58,6
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	122,8	101,8
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	292,8	160,4
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr	-73,2	-40,1
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	1,1	-0,3
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	21,8	17,9
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-0,9	-3,1
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	0,5	2,7
Auswirkungen Steuersatzänderungen	-0,1	-0,2
Verrechnung aus Konsolidierung	2,6	-3,7
Auswirkungen von Ansatzänderungen	129,8	29,3
Sonstige Auswirkungen	-6,2	2,0
Steuern vom Einkommen	75,4	4,5
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-25,8%	-2,8%

Die Auswirkungen von Ansatzänderungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um rd. 100,5 Mio. EUR erhöht. Diese Veränderung ist zu einem wesentlichen Teil auf den Ansatz von latenten Steuern aus Verlustvorträgen der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Personenverkehr AG zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG konnte zum 31.12.2021 einen im Vergleich zum Vorjahr rd. 83,6 Mio. EUR höheren Ansatz von latenten Steuern aus Verlustvorträgen bilden sowie die ÖBB-Personenverkehr AG von rd. 8,5 Mio. EUR, die restliche Veränderung ergibt sich durch die Verrechnung positiver steuerlicher Ergebnisse mit Vorgruppenverlusten in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR und sonstigen erforderlichen Ansatzkorrekturen.

Nachdem die Eigenkapitalquote der Unternehmensgruppe nicht mehr als 2%-Punkte unter der Eigenkapitalquote des Konzerns liegt, kommt die Zinsschranke des § 12a KStG nicht zur Anwendung und es wird der Zinsüberhang in voller Höhe als Betriebsausgabe abgezogen.

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2021 und 31.12.2020 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2021	schulden 31.12.2021	ansprüche 31.12.2020	schulden 31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	22,6	-87,3	16,1	-101,3
Immaterielle Vermögenswerte	0,0	-4,8	0,1	-5,4
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	5,1	-6,0	6,3	-0,3
Finanzielle Vermögenswerte	12,2	-154,2	20,2	-40,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,0	-1,0	0,0	-1,8
	39,9	-253,3	42,7	-148,8
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	7,6	-0,5	5,0	-0,4
Forderungen Lieferungen und Leistungen	2,2	-0,6	1,8	-0,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,1	-0,4	1,9	-0,4
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-4,6	0,1	-13,5
	10,9	-6,1	8,8	-14,6
Langfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	83,8	-3,3	118,0	-23,8
Rückstellungen	19,5	-1,6	38,5	-0,4
Sonstige Verbindlichkeiten	0,0	0,0	6,5	0,0
	103,3	-4,9	163,0	-24,2
Kurzfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	129,9	-72,8	20,6	-2,5
Rückstellungen	26,0	-9,0	12,7	-15,3
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	1,5	-3,2	0,6	-2,4
Sonstige Verbindlichkeiten	3,8	0,0	4,2	-0,4
	161,2	-85,0	38,1	-20,6
Steuerliche Verlustvorträge	238,6	0,0	148,7	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	553,9	-349,2	401,3	-208,2
Saldierung	-343,0	343,0	-201,5	201,5
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	210,9	-6,2	199,8	-6,7

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2021 offene Siebentel in Höhe von rd. 13,3 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR). Diesbezüglich wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt.

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede und Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen im Wesentlichen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Derivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Für die österreichische körperschaftsteuerliche Gruppe ergibt sich zum 31.12.2021 ein Überhang passiver latenter Steuern aus temporären Differenzen in Höhe von rd. -30,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR), die im Wesentlichen auf Bewertungsunterschiede der ÖBB-Infrastruktur AG zurückzuführen sind. Im Vorjahr ergab sich im Vergleich ein Überhang aktiver latenter Steuern aus temporären Differenzen, auf Basis der Planungsrechnung wurden davon rd. 49,5 Mio. EUR aktiviert. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 2,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -6,2 Mio. EUR (Vj: rd. -6,7 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Aufgrund des Passivüberhangs sowie der Planungsrechnung konnten zudem aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in der Höhe von rd. 238,6 Mio. EUR (Vj: rd. 147,7 Mio. EUR) gebildet werden. Davon stammen rd. 138,9 Mio. EUR (Vj: rd. 55,3 Mio. EUR) von der ÖBB-Infrastruktur AG und rd. 99,6 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR) von der ÖBB-Personenverkehr AG.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 5.004,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5.223,7 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 3.033,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.256,3 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Auf passive temporäre Differenzen aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften in Höhe von rd. 1.069,4 Mio. EUR (Vj: rd. 586,3 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

2021 in Mio. EUR	Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten		Fahrpark	Nutzungsrechte Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau	Summe
	Grundstücke und Bauten	Grundstücke und Bauten							
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2021</i>	30.033,7	273,8	8.065,5	546,4	10.695,4	1,7	373,1	6.494,6	56.484,2
Umrechnungsdifferenzen	0,9	0,5	-2,1	1,3	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,5
Zugänge	7,7	7,8	-12,3	116,2	1,7	2,4	15,3	3.425,7	3.564,6
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Abgänge	-166,4	-4,9	-137,1	-43,4	-50,6	-0,7	-26,1	-7,8	-437,0
Abgänge Konsolidierungskreis	0,0	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-1,5
Umbuchungen	1.063,1	0,0	316,2	3,8	385,5	0,0	21,5	-1.880,5	-90,2
Anschaffungs/Herstellungskosten Stand 31.12.2021	30.939,0	275,8	8.230,3	625,5	11.031,9	3,4	383,7	8.032,1	59.521,6
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021 (inkl. Wertminderungen)</i>	-10.430,6	-48,7	-4.169,9	-287,8	-6.189,6	-0,5	-291,7	-7,4	-21.426,2
Umrechnungsdifferenzen	-0,5	-0,1	0,8	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-581,2	-25,1	-285,5	-91,0	-354,5	-0,6	-39,8	-0,6	-1.378,4
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
Abgänge	119,9	1,7	128,2	32,0	44,1	0,1	25,5	2,2	353,7
Abgänge Konsolidierungskreis	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschreibungen	29,7	0,0	-4,3	0,0	1,3	0,0	0,0	4,5	31,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	-10.862,7	-70,8	-4.331,3	-347,0	-6.498,6	-1,0	-306,0	-1,3	-22.418,7
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2021</i>	19.603,1	225,1	3.895,7	258,6	4.505,8	1,2	81,4	6.487,2	35.058,0
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2021</i>	20.076,3	205,0	3.899,0	278,5	4.533,3	2,4	77,7	8.030,8	37.102,9
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2021</i>	-9.652,6	0,0	-459,2	0,0	-2.948,3	0,0	-10,8	-801,9	-13.872,8
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zugänge	-41,7	0,0	-10,5	0,0	-13,7	0,0	0,0	-170,4	-236,3
Abgänge	68,4	0,0	5,2	0,0	12,3	0,0	0,1	0,1	86,1
Umbuchungen	-19,3	0,0	0,0	0,0	-14,3	0,0	0,0	58,1	24,5
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2021	-9.645,4	0,0	-464,6	0,0	-2.964,0	0,0	-10,7	-914,1	-13.998,7
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021</i>	5.760,8	0,0	382,5	0,0	2.505,3	0,0	10,0	2,9	8.661,5
Abschreibungen	105,5	0,0	8,9	0,0	39,1	0,0	0,1	0,0	153,6
Abgänge	-62,9	0,0	-5,1	0,0	-11,5	0,0	0,0	0,0	-79,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	5.803,4	0,0	386,3	0,0	2.532,9	0,0	10,0	2,9	8.735,5
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2021</i>	-3.891,8	0,0	-76,7	0,0	-443,0	0,0	-0,8	-799,0	-5.211,3
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2021</i>	-3.842,0	0,0	-78,3	0,0	-431,1	0,0	-0,7	-911,2	-5.263,2
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2021</i>	15.711,3	225,1	3.819,0	258,6	4.062,8	1,2	80,6	5.688,2	29.846,7
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2021</i>	16.234,3	205,0	3.820,7	278,5	4.102,2	2,4	77,0	7.119,6	31.839,7

2020 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Nutzungs- rechte Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungs- rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2020</i>	29.213,7	255,3	7.796,6	482,0	10.424,0	1,3	350,2	5.418,3	53.941,4
Umrechnungsdifferenzen	-2,6	-0,6	-25,7	-3,5	-1,2	0,0	-0,6	0,0	-34,2
Zugänge	104,3	25,1	0,2	109,9	3,3	0,9	14,0	2.847,7	3.105,4
Abgänge	-134,9	-6,0	-157,6	-43,2	-133,2	-0,5	-19,1	-12,2	-506,7
Umbuchungen	853,2	0,0	452,0	1,2	402,5	0,0	28,6	-1.759,2	-21,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2020	30.033,7	273,8	8.065,5	546,4	10.695,4	1,7	373,1	6.494,6	56.484,2
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020</i>									
<i>(inkl. Wertminderungen)</i>	-9.957,8	-25,4	-4.046,4	-242,8	-5.966,8	-0,4	-274,8	-1,2	-20.515,6
Umrechnungsdifferenzen	0,6	0,2	13,8	1,9	0,8	0,0	0,4	0,0	17,7
Abschreibungen	-579,7	-23,9	-266,9	-73,8	-346,6	-0,3	-36,4	-6,7	-1.334,3
Abgänge	109,1	0,4	129,7	26,5	121,3	0,2	18,8	0,4	406,4
Umbuchungen	-2,8	0,0	-0,4	0,4	1,7	0,0	0,3	0,1	-0,7
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	-10.430,6	-48,7	-4.169,9	-287,8	-6.189,6	-0,5	-291,7	-7,4	-21.426,2
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>									
	19.255,9	229,9	3.750,3	239,2	4.457,2	0,9	75,4	5.417,1	33.425,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2020	19.603,1	225,1	3.895,7	258,6	4.505,8	1,2	81,4	6.487,2	35.058,0
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2020</i>	-9.645,7	0,0	-468,4	0,0	-2.954,2	0,0	-10,4	-695,0	-13.773,7
Zugänge	-50,0	0,0	-0,9	0,0	-21,3	0,0	-0,4	-131,6	-204,2
Abgänge	59,2	0,0	10,1	0,0	35,4	0,0	0,0	0,2	104,9
Umbuchungen	-16,1	0,0	0,0	0,0	-8,4	0,0	0,0	24,5	0,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2020	-9.652,6	0,0	-459,2	0,0	-2.948,3	0,0	-10,8	-801,9	-13.872,8
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020</i>									
	5.699,0	0,0	382,5	0,0	2.499,7	0,0	9,6	2,9	8.593,7
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Abschreibungen	113,9	0,0	8,5	0,0	39,8	0,0	0,4	0,0	162,6
Abgänge	-52,1	0,0	-8,5	0,0	-34,1	0,0	0,0	0,0	-94,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	5.760,8	0,0	382,5	0,0	2.505,3	0,0	10,0	2,9	8.661,5
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2020</i>									
	-3.946,7	0,0	-85,9	0,0	-454,5	0,0	-0,8	-692,1	-5.180,0
Kostenbeiträge per 31.12.2020	-3.891,8	0,0	-76,7	0,0	-443,0	0,0	-0,8	-799,0	-5.211,3
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>									
	15.309,2	229,9	3.664,4	239,2	4.002,7	0,9	74,6	4.725,0	28.245,8
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2020	15.711,3	225,1	3.819,0	258,6	4.062,8	1,2	80,6	5.688,2	29.846,7

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

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Entkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Auf die Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Der ÖBB-Konzern aktivierte gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 109,4 Mio. EUR (Vj: rd. 107,2 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 1,9 bis 2,3 %, (Vj: 2,0 bis 2,7 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 103,6 Mio. EUR (Vj: rd. 104,6 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind im Ausmaß von rd. 34,5 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 31,5 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten, dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

Sachanlagen mit folgenden Buchwerten dienen zur Besicherung von Finanzschulden und unterliegen einer Beschränkung der Verfügungsrechte:

in Mio. EUR	Beschränkung von Verfügungsrechten		als Sicherheiten für Schulden begeben	
	2021	2020	2021	2020
Fahrpark	141,1	90,9	495,5	904,0
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0	0,0	0,0	0,5

Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund offener Bestellobligi von rd. 3.125,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.927,2 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

Kostenbeiträge von Dritten

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Anlagengüter, im Regelfall von öffentlichen Stellen oder staatsnahen Unternehmen, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung behandelt wurden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Beim Abgang von Vermögenswerten, denen Kostenbeiträge zugeordnet wurden, werden die Kostenbeiträge gemeinsam mit den abgegangenen Buchwerten in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den vorstehenden Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Wertminderungen und Wertaufholungen

Aufgrund der negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen waren die Planannahmen in der Wertminderungsprüfung gegenüber dem Vorjahr anzupassen. In der CGU Cargo und der CGU Intermodal sind die Nutzungswerte gegenüber der Wertminderungsprüfung des Vorjahres zurückgegangen. Dies ist das Ergebnis geringerer Cashflow Erwartungen im BUD/MFP (insb. geringeres EBIT und höhere Investitionen). Ein wesentlicher Faktor für den Rückgang des Nutzungswerts stellen dabei die Rail Cargo Hungaria Zrt. Dar, deren Vermögenswerte keine eigene CGU gem. IAS 36 darstellen, sondern für die Wertminderungsprüfung der CGU Cargo und CGU Intermodal zugeschlüsselt werden. Positive Effekte aus anderen Gesellschaften konnten den durch RCH bedingten Rückgang der Cashflows nicht kompensieren. Nach der durchgeführten Wertminderungsprüfung für die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte mit den geänderten Plandaten ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein Wertminderungsbedarf. Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, in denen es zu Wertminderungen gekommen ist, sind alle Teil der Rail Cargo Group und lassen sich im Geschäftsbereich Cargo und Intermodal (IM) finden (Erläuterung 34). Eine Übersicht über die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die Wertminderungen und die Art der Vermögenswerte, bei denen die Wertminderungen erfasst wurden, kann aus nachfolgender Aufstellung entnommen werden.

2021 in Mio. EUR	Insgesamt	Firmenwert	Fahrpark	Grundstücke und Bauten
CGU Cargo	44,6	44,6	0,0	0,0
CGU Intermodal	29,3	4,1	21,7	3,5

Bei der CGU Technische Services im Geschäftsbereich ÖBB-Personenverkehr ergab eine Überprüfung, ob in vergangenen Jahren gebuchte Wertverluste noch bestehen, die 2021 aufgrund der neuen Beherrschungsverhältnisse notwendig wurde, eine Überdeckung und somit einen Wertaufholungsbedarf von rd. 28,2 Mio. EUR bzw. von rd. 1,3 Mio. EUR, der in den Grundstücken und Bauten bzw. in den Technischen Anlagen unter „Zuschreibung“ ausgewiesen wird.

15. Immaterielle Vermögenswerte

2021 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2021</i>	489,4	1.496,1	259,9	56,6	2.302,0
Umrechnungsdifferenzen	-0,2	0,0	-2,7	0,0	-2,9
Zugänge	1,6	32,3	0,2	87,9	122,0
Zugänge Konsolidierungskreis	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Abgänge	-36,1	-1,3	0,0	-1,0	-38,4
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,2	0,0	-11,6	0,0	-11,8
Umbuchungen	36,1	23,4	0,0	-42,2	17,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2021	490,7	1.550,5	245,8	101,3	2.388,3
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021 (inkl. Wertminderungen)</i>					
	-354,2	-278,6	-94,2	0,0	-727,0
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	2,3	0,0	2,3
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-38,1	-25,0	-50,3	0,0	-113,3
Zugänge Konsolidierungskreis	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Abgänge	34,9	1,2	0,0	0,0	36,1
Abgänge Konsolidierungskreis	0,2	0,0	11,6	0,0	11,8
Umbuchungen	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021 (inkl. Wertminderungen)	-357,1	-302,5	-130,7	0,0	-790,3
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2021	135,2	1.217,5	165,7	56,6	1.575,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2021	133,6	1.248,0	115,1	101,3	1.598,0
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2021</i>	-33,4	-642,4	0,0	0,0	-675,8
Zugänge	-3,1	-45,2	0,0	0,0	-48,3
Umbuchungen	0,5	-0,8	0,0	0,0	-0,3
Stand 31.12.2021	-36,0	-688,4	0,0	0,0	-724,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021	25,7	106,7	0,0	0,0	132,4
Abschreibungen	1,7	3,6	0,0	0,0	5,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	27,4	110,4	0,0	0,0	137,7
Kostenbeiträge per 01.01.2021	-7,7	-535,7	0,0	0,0	-543,4
Kostenbeiträge per 31.12.2021	-8,6	-578,0	0,0	0,0	-586,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2021	127,5	681,8	165,7	56,6	1.031,6
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2021	125,0	670,0	115,1	101,3	1.011,3

2020 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>					
<i>Stand 01.01.2020</i>	452,8	1.282,5	281,4	43,6	2.060,3
Umrechnungsdifferenzen	-0,7	0,0	-21,6	0,0	-22,3
Zugänge	1,9	190,1	0,1	55,2	247,3
Abgänge	-11,1	-0,9	0,0	0,0	-12,0
Umbuchungen	46,5	24,4	0,0	-42,2	28,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2020	489,4	1.496,1	259,9	56,6	2.302,0
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>					
<i>Stand 01.01.2020 (inkl. Wertminderungen)</i>	-332,4	-255,1	-102,0	0,0	-689,5
Umrechnungsdifferenzen	0,7	0,0	7,8	0,0	8,5
Abschreibungen	-33,5	-24,4	0,0	0,0	-57,9
Abgänge	10,9	0,9	0,0	0,0	11,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020 (inkl. Wertminderungen)	-354,2	-278,6	-94,2	0,0	-727,0
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>					
	120,4	1.027,4	179,4	43,6	1.370,8
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2020</i>					
	135,2	1.217,5	165,7	56,6	1.575,0
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2020</i>	-32,8	-587,9	0,0	0,0	-620,7
Zugänge	-1,4	-53,7	0,0	0,0	-55,1
Umbuchungen	0,8	-0,8	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2020	-33,4	-642,4	0,0	0,0	-675,8
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020</i>					
	24,0	102,8	0,0	0,0	126,8
Abschreibungen	1,7	3,9	0,0	0,0	5,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	25,7	106,7	0,0	0,0	132,4
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2020</i>					
	-8,8	-485,1	0,0	0,0	-493,9
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2020</i>					
	-7,7	-535,7	0,0	0,0	-543,4
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>					
	111,6	542,3	179,4	43,6	876,9
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2020</i>					
	127,5	681,8	165,7	56,6	1.031,6

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für immaterielle Vermögenswerte, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Kostenbeitragsgeber werden in Erläuterung 14 dargestellt. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt rd. 33,3 (Vj: rd. 33,3) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 5,9 Mio. EUR (Vj: rd. 4,7 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungs- und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ aktiviert; soweit Prototypen entwickelt werden, erfolgt die Aktivierung unter den Sachanlagen.

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

Firmenwert

Die Entwicklung der Firmenwerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Diese Firmenwerte sind überwiegend der Rail Cargo Group sowie im kleineren Umfang sonstigen Unternehmen zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen.

Wertminderungen

Nach durchgeführter Wertminderungsprüfung für die ausgewiesenen Firmenwerte mit aktuellen Plandaten ergibt sich für 2021 ein Wertminderungsbedarf. Vom Firmenwert per 31.12.2021 über insgesamt rd. 115,1 Mio. EUR (Vj: rd. 165,7 Mio. EUR) entfallen rd. 115,1 Mio. EUR (Vj: rd. 161,7 Mio. EUR) auf die CGU Cargo und rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) auf die CGU Intermodal. Die Reduktion in Höhe von insgesamt rd. 48,7 Mio. EUR ergibt sich aus den im Berichtsjahr gebuchten Wertminderungen.

16. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden oder veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie Baurechte unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Der Bilanzposten entwickelt sich wie folgt:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	344,6	350,6
Zugänge	13,6	4,8
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	10,9	0,0
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	3,1	2,0
Abgänge zu Anschaffungskosten	-7,0	-7,7
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	2,5	-5,1
Stand 31.12.	367,7	344,6
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	-178,3	-181,6
Abschreibungen	-4,1	-4,2
Abgänge	6,4	6,8
Umbuchungen	0,0	0,7
Stand 31.12.	-176,0	-178,3
Nettobuchwert Stand 01.01.	166,2	169,0
Nettobuchwert Stand 31.12.	191,7	166,2

Wenn als Finanzinvestition gehaltene Immobilien vermietet werden, erfolgt dies im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 20,0 Mio. EUR (Vj: rd. 19,3 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5,3 Mio. EUR ohne Betriebskosten) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen im Ausmaß von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 844,8 Mio. EUR (Vj: rd. 762,0 Mio. EUR). Für 80% (Vj: 79%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen Expert:innen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	25,8	28,9
Stand 31.12.	66,4	69,5

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen des Gemeinschaftsunternehmens auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst.

	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-0,7	-1,1
Zinserträge	0,1	0,1
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,2
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Sonstige Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	143,5	210,9
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	118,3	103,1
Langfristige Vermögenswerte	12,8	12,8
Kurzfristige Schulden	168,7	201,9
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>165,2</i>	<i>198,1</i>
Langfristige Schulden	24,8	43,8
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Nettovermögen 100%	81,1	81,1
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Ausschüttungen	0,0	0,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	40,6	40,6

*) Kleinstbetrag.

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

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 23,3 Mio. EUR (Vj: rd. 23,7 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 23,4 Mio. EUR (Vj: rd. 23,6 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 30,0 Mio. EUR (Vj: rd. 190,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 30,0 Mio. EUR (Vj: rd. 43,4 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrags vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 6,0 Mio. EUR) refundiert. Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für

alle nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB-Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (Erläuterung 34).

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>28,9</i>	<i>25,6</i>
Effekt aus Erstkonsolidierungen	0,0	0,1
Effekte aus der Entkonsolidierung	-0,3	0,0
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	0,9	1,0
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-3,6	2,2
Stand 31.12.	25,8	28,9

Per 31.12.2020 wurde die LCA Logistik Center Austria Süd GmbH erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR, der ergebnismindernd ausgewiesen wird. Per 31.12.2021 wurden die HAELA Abfallverwertung GmbH aufgrund des Verkaufs aller Anteile und die LogMAStEr Kft. entkonsolidiert. Die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entsprechen dem auf den ÖBB-Konzern entfallenden Anteil der Jahresergebnisse.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2021 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	7,6	7,6
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,4	109,6	114,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	397,5	187,8	585,3
Gesamt	401,9	305,0	706,9

2020 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	7,4	7,4
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	51,9	121,4	173,3
Übrige finanzielle Vermögenswerte	35,0	98,8	133,8
Gesamt	86,9	227,6	314,5

Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 34 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß Hierarchiestufe 3 bilanziert.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte – Leasing umfassen langfristige Darlehen und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber.

Darüber hinaus gibt es finanzielle Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverhältnissen in Höhe von rd. 10,8 Mio. EUR (Vj: rd. 33,4 Mio. EUR).

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Diese Vermögenswerte sind mit einem geringen Kreditrisiko behaftet, das diesem Investment-Grade-Rating zugeordnet sind. Finanzielle Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL) im Ausmaß von rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) unterliegen Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate in Hedge-Beziehung und Derivate mit einem positiven Buchwert, die in keiner Hedge-Beziehung stehen, dargestellt. Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 24,2 Mio. EUR (Vj: rd. 21,9 Mio. EUR) zur Besicherung einer Leasingverbindlichkeit verpfändet. Weiterführende Angaben finden sich in den Erläuterungen 30.1 und 30.3.

Wertminderungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für finanzielle Vermögenswerte:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12.	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Bruttobuchwert	204,1	249,0
Wertberichtigung	-0,2	-0,1
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>-0,2</i>	<i>-0,1</i>
Buchwert	203,9	248,9

Die Entwicklung der Wertberichtigung für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten verlief im Jahresverlauf wie folgt:

Wertberichtigung von finanziellen Vermögenswerten Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Nettoneubewertung der Wertberichtigung	0,1	0,0 *)
Stand 31.12.	0,2	0,1

*) Kleinstbetrag.

19. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Abgänge durch Veräußerung	-0,1	-0,1
Zugänge (Einzelne Vermögenswerte)	0,1	0,1
Zugänge (Veräußerungsgruppe)	35,5	0,0
Stand 31.12.	35,6	0,1
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>35,6</i>	<i>0,1</i>

Bei Zugängen der Veräußerungsgruppe handelt es sich um die Vermögenswerte des Tochterunternehmens Güterterminal Werndorf Projekt GmbH. Es wurden sämtliche Anteile (100%) mit Vertrag vom 25.02.2022 an die Steirische Infrastruktur-Beteiligungs GmbH und an die Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. verkauft. Das Closing wird bis zum Ende des 2. Quartals 2022 erwartet. Der Kaufpreis sowie die vom Erwerber übernommenen Verbindlichkeiten übersteigen das übertragene Nettovermögen.

Die Vermögenswerte und Schulden der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe gliedert sich wie folgt:

Aufschlüsselung der Vermögenswerte und Schulden der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	2021 in TEUR
Sachanlagen	34.520
Immaterielle Anlagen	53
Latente Steueransprüche	365
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	563
Vermögenswerte im Zusammenhang mit der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	35.500
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6
Schulden im Zusammenhang mit der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	6

Bei den übrigen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten handelt es sich um Grundstücke und Bauten. Die Verträge wurden bereits abgeschlossen, der wirtschaftliche Übergang erfolgt aber erst 2022.

Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt nur dann, wenn entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2022 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Konzern hat im Berichtsjahr Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 3,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2021 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf bestimmt. Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 11.02.2021 wurde nach dem Bilanzstichtag 31.12.2020 ein Grundstück mit einem Buchwert von rd. 2 TEUR zum Verkauf um einen Verkaufspreis von rd. 7,0 Mio. EUR bestimmt.

Bei den übrigen zur Veräußerung gehaltenen Schulden in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR handelt es sich um einen Kostenbeitrag, den die ÖBB-Infrastruktur AG an den Erwerber einer Bahnstrecke leisten wird, da der Erwerber auch die Stilllegungsverpflichtung übernimmt. Dieser Betrag wird zum Buchwert ausgewiesen.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2021 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	549,8	0,0	549,8
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>14,0</i>	<i>0,0</i>	<i>14,0</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	390,3	95,9	486,2
Forderungen aus Ertragsteuern	2,3	0,0	2,3
Gesamt	942,4	95,9	1.038,3

31.12.2020 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	631,3	0,0	631,3
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>15,4</i>	<i>0,0</i>	<i>15,4</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	392,6	114,2	506,8
Forderungen aus Ertragsteuern	1,3	0,0	1,3
Gesamt	1.025,2	114,2	1.139,4

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr waren keine Forderungen wechselfähig verbrieft.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entspricht aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist. Für Fertigungsaufträge wurden Auftragslöse über rd. 72,5 Mio. EUR (Vj: rd. 88,3 Mio. EUR) realisiert.

In den sonstigen Forderungen und Abgrenzungen sind Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber der österreichischen Finanzverwaltung enthalten. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 176,0 Mio. EUR (Vj: rd. 196,4 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte über rd. 91,5 Mio. EUR (Vj: rd. 105,8 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inklusive Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 58,3 Mio. EUR (Vj: rd. 61,6 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>63,3</i>	<i>33,5</i>
Verbrauch	-3,7	-3,6
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	8,2	33,4
Stand 31.12.	67,8	63,3
<i>davon aus sonstigen Forderungen</i>	<i>1,3</i>	<i>1,1</i>

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen aufgliedernd nach Teilkonzernen des ÖBB-Konzerns:

31.12.2021 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wertberichtigung	davon Einzelwertberichtigung	davon pauschale Einzelwertberichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	523,0	10,4	8,4	2,0	512,5
90 bis 180 Tage überfällig	22,5	1,7	1,3	0,4	20,8
180 bis 360 Tage überfällig	7,2	4,9	2,6	2,4	2,3
über 360 Tage überfällig	63,6	49,5	42,6	6,9	14,2
Gesamtexposure	616,3	66,5	54,8	11,7	549,8

31.12.2021 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	davon ggü. Dritte „Personenverkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infrastruktur“	davon ggü. Dritte „Sonstige“	Wertberichtigung	davon ggü. Dritte „Personenverkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infrastruktur“	davon ggü. Dritte „Sonstige“
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	523,0	178,9	240,1	90,6	13,3	10,4	1,6	6,9	1,7	0,2
90 bis 180 Tage überfällig	22,5	0,6	20,6	1,2	0,1	1,7	0,1	1,1	0,6	0,0
180 bis 360 Tage überfällig	7,2	0,6	2,8	3,7	0,1	4,9	0,1	2,8	2,0	0,0
über 360 Tage überfällig	63,6	5,0	32,9	25,5	0,2	49,5	3,5	30,2	15,8	0,0
Gesamtexposure	616,3	185,2	296,5	120,9	13,7	66,5	5,3	41,0	20,1	0,2

31.12.2020 Analyse des Ausfallrisikos nach Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wertberichtigung	davon Einzelwertberichtigung	davon pauschale Einzelwertberichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	618,5	9,4	4,8	4,6	609,2
90 bis 180 Tage überfällig	18,5	12,7	12,3	0,5	5,8
180 bis 360 Tage überfällig	16,1	6,6	2,5	4,1	9,5
über 360 Tage überfällig	40,4	33,5	29,4	4,1	6,9
Gesamtexposure	693,5	62,2	49,0	13,2	631,3

31.12.2020 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	davon ggü. Dritte „Personenverkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infrastruktur“	davon ggü. Dritte „Sonstige“	Wertberichtigung	davon ggü. Dritte „Personenverkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infrastruktur“	davon ggü. Dritte „Sonstige“
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	618,5	224,0	243,5	137,2	13,9	9,4	0,5	6,2	2,5	0,1
90 bis 180 Tage überfällig	18,5	1,2	16,7	0,6	0,1	12,7	0,4	12,3	0,1	0,0
180 bis 360 Tage überfällig	16,1	1,5	9,8	4,7	0,1	6,6	0,5	3,4	2,5	0,1
über 360 Tage überfällig	40,4	4,5	16,6	18,0	1,4	33,5	3,1	14,1	15,0	1,4
Gesamtexposure	693,5	231,1	286,5	160,4	15,5	62,2	4,5	36,0	20,1	1,7

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

Ausfallrisiko	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	616,3	693,5
sonstige Forderungen	487,5	507,9
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	1.103,8	1.201,4
abzüglich Wertminderung	67,8	63,3
<i>davon für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>66,5</i>	<i>62,2</i>
<i>davon für sonstige Forderungen</i>	<i>1,3</i>	<i>1,1</i>
Buchwert	1.036,0	1.138,1

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29 enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Vorräte	306,2	284,8
fertige Erzeugnisse	5,9	4,7
geleistete Anzahlungen	2,1	5,1
Gesamt	314,2	294,6
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>49,7</i>	<i>35,4</i>
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>204,6</i>	<i>240,6</i>

Die Vorräte umfassen unter anderem Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs und für Fahrzeuge sowie Betriebsmittel und Verwertungsobjekte. Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand“ enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 7,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. 2021 wurden erfolgswirksame Wertaufholungen von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: 0,3 Mio. EUR) durchgeführt. Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 49,7 Mio. EUR (Vj: rd. 35,4 Mio. EUR) ausgewiesen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Kassenbestand	3,4	2,9
Guthaben bei Kreditinstituten	136,8	37,9
Stand gemäß 31.12. (Bilanz)	140,2	40,8
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-2,6	-0,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstitute	-26,6	-17,3
Stand Liquide Mittel (Geldflussrechnung)	111,0	22,6

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 33 beschrieben.

23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

Grundkapital und Kapitalrücklagen

Das Grundkapital ist unverändert in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt und zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in § 2 (1) Bundesbahngesetz festgelegt und ist jenes des Mutterunternehmens. Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgte gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die Anteile waren mit dem Eigenkapital im Sinne des § 224 (3) UGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31.12.2003 anzusetzen. Die Anteile an der ÖBB-Holding AG sind gemäß § 2 (1) Bundesbahngesetz zu 100% der Republik Österreich vorbehalten und werden nicht öffentlich gehandelt.

Die Kapitalrücklagen haben sich 2020 um rd. 61,0 Mio. EUR erhöht und betragen seither rd. 141,8 Mio. EUR (Vj: rd. 141,8 Mio. EUR). 2020 wurde gemäß einer Vereinbarung zwischen Bund, der ÖBB-Holding AG und der Rail Cargo Austria AG ein Gesellschafterzuschuss in Höhe von 61,0 Mio. EUR zur Eigenkapitalstärkung der Rail Cargo Austria AG geleistet. Der vom Bund an die ÖBB-Holding AG überwiesene Gesellschafterzuschuss wurde in die nicht gebundene Kapitalrücklage eingestellt und konzernintern an die Rail Cargo Austria AG weitergegeben.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Eigenkapital

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Holding AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Andere Rücklagen	117,3	-115,1
<i>davon Cashflow-Hedge-Rücklage</i>	191,9	-40,6
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	-74,6	-74,5
Erwirtschaftetes Ergebnis	1.069,5	827,5

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. -17,6 Mio. EUR (Vj: rd. -17,3 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. -4 TEUR (Vj: rd. 20 TEUR) enthalten.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen. Weitere Informationen hinsichtlich der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte werden in Erläuterung 29.4.1. gemacht.

Die Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage ist in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt. Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragssteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Währungsumrechnungsdifferenzen sind das Ergebnis aus der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Geschäftsbetriebe auf die Berichtswährung. Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft im wesentlichen Commodity-Derivate.

Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2021 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.498,6	4.552,4	4.326,5	10.377,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	363,4	1.118,4	4.238,6	5.720,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	153,7	189,8	252,1	595,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	553,3	1.098,2	9.912,7	11.564,2
Gesamt	2.569,0	6.958,8	18.729,9	28.257,7

31.12.2020 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.050,1	5.016,1	5.354,4	11.420,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	327,0	1.045,9	4.462,3	5.835,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	213,3	185,1	278,3	676,7
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.074,4	688,6	6.970,7	8.733,8
Gesamt	2.664,8	6.935,7	17.065,7	26.666,3

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei EUROFIMA und Kreditinstituten, Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sowie Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Verträgen.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen in Höhe von rd. 10.322,0 Mio. EUR (Vj: rd. 11.370,6 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA in Höhe von rd. 893,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.303,2 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 10.325,0 Mio. EUR (Vj: rd. 11.375,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN / CUSIP	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014 bis 2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500%

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

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 61,9 Mio. USD (Vj: rd. 60,0 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 4.093,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4.095,7 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Verbindlichkeiten im Ausmaß von rd. 55,3 Mio. EUR (Vj: rd. 57,3 Mio. EUR) werden dinglich besichert. Durch die Österreichische Kontrollbank Aktiengesellschaft wurden Haftungen zu Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 50,3 Mio. EUR) übernommen.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing resultieren in erster Linie aus nicht verknüpften Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16. Den Cross-Border-Leasingverbindlichkeiten stehen mit einer Ausnahme in gleicher Höhe Vermögen (finanzielle Vermögenswerte wie Ausleihungen an Bank- und Leasinginstitute oder Wertpapiere, Freistellungsansprüche aus Payment-Undertaking-Agreements) gegenüber.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 893,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.303,2 Mio. EUR), von denen im Jahr 2021 ein Betrag von rd. 160,0 Mio. EUR (Vj: rd. 410,9 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) mit einem Buchwert von rd. 9.086,8 Mio. EUR (Vj: rd. 6.100,7 Mio. EUR) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen. Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 409,8 Mio. EUR) kurzfristig.

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

Die Konditionen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	0,500%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	6,250%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 bis 2034	2,400%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 bis 2047	1,500%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 bis 2086	1,500%	1,7704%
250.000.000,00	EUR	2018 bis 2117	2,100%	1,8725%
800.000.000,00	EUR	2019 bis 2117	2,100%	1,2845%
964.600.000,00	EUR	2019 bis 2029	0,500%	-0,2831%
250.000.000,00	EUR	2020 bis 2030	0,000%	-0,2148%
1.400.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,000%	-0,0840%
100.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,000%	0,0150%
150.000.000,00	EUR	2020 bis 2026	0,750%	-0,6520%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2023	0,000%	-0,6930%
182.000.000,00	EUR	2021 bis 2023	0,000%	-0,6150%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2027	0,500%	-0,2800%
850.000.000,00	EUR	2021 bis 2028	0,750%	-0,1751%
1.066.000.000,00	EUR	2021 bis 2031	0,000%	0,3106%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2036	0,250%	0,1210%
370.000.000,00	EUR	2021 bis 2037	4,150%	0,3102%
125.000.000,00	EUR	2021 bis 2051	0,750%	0,7786%
25.000.000,00	EUR	2021 bis 2071	0,700%	0,7750%
8.436.250.000,00	EUR	Gesamt		

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 15,6 Mio. EUR (Vj: rd. 27,0 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 675,8 Mio. EUR (Vj: rd. 772,0 Mio. EUR) im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert.

In beiden Geschäftsjahren hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Konzerns wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der nach den Wahrscheinlichkeiten gewichtete Erwartungswert rückgestellt.

26.1. Personalarückstellungen

Personalarückstellungen

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	83,7	81,0
Pensionen	1,3	1,4
Jubiläumsgelder	271,5	277,0
Sonstige Personalarückstellungen	1,2	0,9
Gesamt	357,7	360,3
<i>davon langfristig</i>	<i>357,7</i>	<i>360,3</i>

Die kurzfristigen Rückstellungen finden sich hauptsächlich in den sonstigen Personalarückstellungen. 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:

	31.12.2021	31.12.2020
Abzinsungsfaktor Abfertigung	1,30%	1,00%
Abzinsungsfaktor Pension	1,25%	0,85%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	1,00%	0,55%
Gehaltssteigerungen	3,90%	3,60%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,24%	0,00 bis 1,04%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,42%	0,00 bis 7,71%

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt:

- Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.
- Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der geplanten zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen der begünstigten Arbeitnehmer zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener Dienstnehmer:innen, die nicht Bundesbeamte i. S. d. § 21 (3) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesgesetz BGBl I Nr. 71/2003 sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, erstellt. Sie richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Konzern in den beiden Berichtsjahren

rd. 14,4 Mio. EUR (Vj: rd. 11,7 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 Erben der berechtigten Mitarbeiter:innen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung 01.01.</i>	<i>81,0</i>	<i>75,8</i>
Dienstzeitaufwand	3,9	3,3
Zinsaufwand	0,8	1,0
im Periodenergebnis erfasst	4,7	4,3
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-0,1	3,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,4	-1,3
im sonstigen Ergebnis erfasst	0,3	2,3
Abfertigungszahlungen	-2,7	-2,1
Unternehmensverkäufe und -erwerbe	0,4	0,6
Barwert der Verpflichtung 31.12.	83,7	81,0

Abfertigungsrückstellungen im Ausmaß von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) werden in 2022, in Höhe von rd. 26,3 Mio. EUR (Vj: rd. 30,2 Mio. EUR) in 2023 bis 2027 und in Höhe von rd. 56,6 Mio. EUR (Vj: rd. 50,1 Mio. EUR) nach 2027 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 15,7 (Vj: 16,3) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungspflichten wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Pflichten 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 Pflichten unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Pflichten 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 %	Zunahme des Parameters/ Veränderung DBO		Abnahme des Parameters/ Veränderung DBO	
		2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2	-2,4	-2,9	2,5	2,1
Bezugserhöhung	+/- 0,2	2,4	2,0	-2,4	-2,9

Jubiläumsgelder

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Definitivstellung und 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, die für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für Mitarbeiter:innen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen Mitarbeiter:innen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Bestandteile und die Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>277,0</i>	<i>263,7</i>
Dienstzeitaufwand	13,9	12,5
Zinsaufwand	1,5	2,3
Jubiläumsgeldzahlungen	-21,6	-21,4
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-2,6	21,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen	3,3	-1,3
Barwert der Verpflichtung 31.12.	271,5	277,0

Die mittlere Laufzeit beträgt 9,0 (Vj: 9,0) Jahre. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläum	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2	-5,2	-5,2	4,6	4,8
Bezugserhöhung	+/- 0,2	4,5	4,6	-5,1	-5,0

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau (VAEB) und aufgrund von § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die VAEB zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 6,5 Mio. EUR (Vj: rd. 19,4 Mio. EUR).

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 1,25% (Vj: 0,85%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2021	Veränderung Konsoli- dierungskreis	Ver- brauch	Auf- lösung	Zins- effekte	Zuführung	Stand 31.12.2021
GWL gemäß EU-RL 1370/2007	339,5	-0,4	-92,6	0,0	-0,1	135,1	381,5
Stilllegungskosten	42,0	0,0	0,0	-10,5	0,0	0,0	31,5
Umweltschutzmaßnahmen	34,5	0,0	-1,3	-0,4	0,0	0,8	33,6
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	24,9	0,0	-4,7	-2,8	0,0	6,4	23,8
Drohende Verluste	15,9	0,0	-15,3	-0,5	0,0	21,8	21,9
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	22,9	0,0	-4,9	-1,6	0,0	3,9	20,3
Rückerstattung Fahrtkostenersatz	3,1	0,0	-0,3	-0,9	0,0	0,5	2,4
Steuern und Abgaben	1,6	0,0	-0,5	0,0	0,0	0,9	2,0
Restrukturierungen	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,2
Sonstige	134,9	-0,5	-31,5	-15,7	0,5	46,1	133,8
Summe	619,8	-0,9	-151,1	-32,4	0,4	215,3	651,0
<i>davon langfristig</i>	<i>222,6</i>						<i>230,3</i>

Die Summe der Spalte „Umbuchungen“ stellt Umgliederungen in die Verbindlichkeiten bzw. zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden dar.

Die Abrechnung des Verkehrsdienstevertrags Bund (VDV) wird jährlich von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer geprüft. Für allfällige aus diesem Titel entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für Verpflichtungen bedingt durch die Liberalisierung im europäischen Eisenbahnverkehr im Zusammenhang mit der EU-RL1370/2007 sowie für drohende Verluste aus einem Verkehrsdienstevertrag wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 381,5 Mio. EUR (Vj: rd. 339,5 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Erhöhung im laufenden Geschäftsjahr resultiert im Wesentlichen aus der zusätzlichen Berücksichtigung des laufenden Geschäftsjahres in den Rückstellungen der regulierungsrechtlichen Verfahren.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Die Rückstellung für eine Strecke in Höhe von rd. 10,5 Mio. EUR wurde aufgrund einer Vereinbarung mit dem Land Steiermark, die den nachhaltigen Betrieb der Strecke sichert, im Geschäftsjahr 2021 zur Gänze aufgelöst. Die Zuführungen betreffen Kosten- und Zinssatzanpassungen und im Vorjahr auch Rückstellungen für neu definierte stillzulegende Strecken in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in 2021 in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) aufgelöst. Die Auflösung resultiert aus der Neubewertung der Rückstellung für ein Grundstück. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Vorsorgen für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für sonstige Rechtsangelegenheiten sowie für belastende Verlustverträge der einzelnen Business-Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie Technische Services zusammen.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind neben Rechtsstreitigkeiten Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen 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 Infrastrukturbenutzungsentgelt und Bahnstromnetznutzungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt zu den Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0,0 bis 5,8% (Vj: 0,0 bis 4,2%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 230,3 Mio. EUR (Vj: rd. 222,6 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2022. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2022 zu Auszahlungen kommt. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

31.12.2021

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.154,4	0,0	1.154,4
Sonstige Verbindlichkeiten	1.850,4	27,4	1.877,8
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>1.104,3</i>	<i>0,0</i>	<i>1.104,3</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>191,0</i>	<i>0,0</i>	<i>191,0</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>83,2</i>	<i>23,1</i>	<i>106,3</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>61,0</i>	<i>0,0</i>	<i>61,0</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>45,3</i>	<i>0,0</i>	<i>45,3</i>
Gesamt	3.004,8	27,4	3.032,2

31.12.2020

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	994,0	0,0	994,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.647,5	34,5	1.682,0
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>1.221,5</i>	<i>0,0</i>	<i>1.221,5</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>184,5</i>	<i>0,0</i>	<i>184,5</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>66,1</i>	<i>29,8</i>	<i>95,9</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>56,4</i>	<i>0,0</i>	<i>56,4</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>38,0</i>	<i>0,0</i>	<i>38,0</i>
Gesamt	2.641,5	34,5	2.676,0

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in Höhe von rd. 65,6 Mio. EUR (Vj: rd. 86,8 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ angesetzt.

Aus einer Sale-and-lease-back-Transaktion, die 2021 planmäßig ausgelaufen ist, ergab sich per 31.12.2020 ein Rechnungsabgrenzungsposten von rd. 2,7 Mio. EUR, der in den sonstigen Abgrenzungen ausgewiesen wurde. Der Verkaufsertrag aus diesen Finanzierungsleasinggeschäften wurde über die Dauer des Mietvertrags verteilt aufgelöst. Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 2,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3,5 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 23,1 Mio. EUR (Vj: rd. 18,5 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 20,7 Mio. EUR) zusammen.

Zu den Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von rd. 5,3 Mio. EUR (Vj: rd. 10,2 Mio. EUR) zählen im Wesentlichen vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden. Alle im Vorjahr erfassten Vertragsverbindlichkeiten wurden in der Berichtsperiode als Umsatzerlöse erfasst.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	44,5	44,4
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	27,7	28,2
Gesamt	72,2	72,6

Haftungen aus Leasingverhältnissen (CBL-Transaktionen)

Die Haftungen aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrunde liegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über den bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor's von zumindest AA+ auf oder es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Die angegebenen sonstigen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

Sonstige Eventualverbindlichkeiten

Bei den sonstigen Eventualverbindlichkeiten handelt es sich mit rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) um Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen.

Angaben zu den Laufzeiten der Verträge aus CBL-Transaktionen ergeben sich aus Erläuterungen 30.3.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Konzern unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung ihrer Tochterunternehmen mit Ausnahme von Sicherungsgeschäften zu Commodities nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Konzerns.

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate über rd. 92% (Vj: rd. 92%) nach Nominale sind nicht strukturierte, Hedge-Accounting-taugliche Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps und Plain-Vanilla-Rohstoffswaps). Ein Anteil von rd. 8% (Vj: rd. 8%) nach Nominale entfällt auf ein strukturiertes nicht Hedge-Accounting-taugliches Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Nominale von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022.

In 2021 wurden insgesamt Rohstoffswaps für das Lieferjahr 2022 mit einem Nominale von rd. 18,7 Mio. EUR (Vj: rd. 22,3 Mio. EUR) abgeschlossen.

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktziinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein bestimmtes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Tochterunternehmen. Der ÖBB-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2021		
Finanzielle Vermögenswerte	181,4	15,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,5	5,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,7	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,0	99,6
Gesamt	210,6	120,3
Finanzverbindlichkeiten	27.118,4	262,8
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>9.086,8</i>	<i>0,0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	0,0	4,6
Gesamt	27.118,4	267,4

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2020		
Finanzielle Vermögenswerte	182,0	20,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,6	4,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,1	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,7	1,8
Gesamt	212,4	27,0
Finanzverbindlichkeiten	21.663,1	6,9
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>6.100,7</i>	<i>0,0</i>
Gesamt	21.663,1	6,9

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate (Sicherungsinstrumente) als fix oder variabel verzinsten Finanzinstrumente klassifiziert.

Weltweit wird eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze vorgenommen, einschließlich des Ersatzes einiger „Interbank Offered Rates“ (IBORs) durch alternative, nahezu risikofreie Zinssätze (als „IBOR-Reform“ bezeichnet). Es besteht Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Methoden des Übergangs. Der EURIBOR ist weiterhin uneingeschränkt als Referenzzins verwendbar. Dies ermöglicht es den Marktteilnehmern, den EURIBOR weiterhin für bestehende Verträge zu verwenden. Der ÖBB-Konzern geht davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit (zumindest bis 2025) als Referenzzinssatz bestehen bleiben wird.

Keiner der aktuellen an EURIBOR-gebundenen Kreditverträge des Konzerns enthält angemessene und robuste Rückfallklauseln für eine Einstellung des Referenzzinssatzes. Verschiedene Industriegruppen arbeiten an entsprechenden Rückfallklauseln für unterschiedliche Instrumente und EURIBORs, die der Konzern gegebenenfalls umsetzen wird. Der Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Industriearbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Als Reaktion werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-Berater:innen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessensgemeinschaft vorgenommen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cashflow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf die Cashflow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2021 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,9	-0,9	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-2,6	2,6	9,3	-8,8
Auswirkung 2021 saldiert	-1,5	1,5	9,3	-8,8

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2020 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	0,0	0,0	11,4	-11,2
Auswirkung 2020 saldiert	0,2	-0,2	11,4	-11,2

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Verbleibende Fremdwährungsrisiken resultieren vorwiegend aus Finanzverbindlichkeiten in EUR der in ungarischen Forint bilanzierenden ungarischen Gesellschaften.

Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Gesichert wurden Fremdwährungen wie folgt:

Währungssensitive Finanzinstrumente 2021	in Mio. USD
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	116,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,8
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-115,2
Nettofremdwährungsrisiko	1,3

Währungssensitive Finanzinstrumente 2020	in Mio. USD
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8,6
Übrige finanzielle Vermögenswerte	123,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,1
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-125,5
Nettofremdwährungsrisiko	-1,1

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der EUR gegenüber dem USD um 10% aufgewertet oder abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis in beiden Berichtsjahren um rd. 0,4 Mio. EUR höher oder niedriger gewesen.

29.2.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Konzern betreibt ein Kontrahentenrisiko-Management, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment-Undertaking-Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Konzerns durch das Ausfallrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko macht somit im Extremfall den Gegenwert aller Vermögenswerte abzüglich der Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerte, der Anteile an assoziierten Unternehmen, der Vorräte und sonstiger Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, aus.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (FV)	Netto- Exposure
Gesamtexposure 2021			
Finanzielle Vermögenswerte	707,0	0,0	707,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	597,6	-96,9	500,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	109,7	0,0	109,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	140,2	0,0	140,2
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.554,4	-96,9	1.457,5
Haftungen aus Leasingverhältnissen	44,5	0,0	44,5
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	27,7	0,0	27,7
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	72,2	0,0	72,2
Gesamtkreditrisiko 31.12.2021	1.626,6	-96,9	1.529,7
Gesamtexposure 2020			
Finanzielle Vermögenswerte	314,7	0,0	314,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	675,7	-81,9	593,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	174,0	0,0	174,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40,8	0,0	40,8
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.205,2	-81,9	1.123,3
Haftungen aus Leasingverhältnissen	44,4	0,0	44,4
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	28,2	0,0	28,2
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	72,6	0,0	72,6
Gesamtkreditrisiko 31.12.2020	1.277,8	-81,9	1.195,9

Hinsichtlich der Fälligkeiten wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen unter anderem aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2021	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2021	Cashflows 2022 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2023–2026 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2027ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2022	Tilgung *) 2022	Zinsen 2023–2026	Tilgung 2023–2026	Zinsen 2027ff	Tilgung 2027ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	10.377,5	0,0	339,6	1.498,6	920,3	4.552,4	977,1	4.326,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.720,4	0,0	119,1	363,4	444,4	1.118,4	564,0	4.238,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	595,5	20,4	10,7	153,7	32,8	169,3	13,2	252,1
übrige Finanzverbindlichkeiten	11.349,1	22,0	92,9	176,3	336,3	1.042,6	3.038,6	9.912,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.110,9	0,0	0,0	1.045,3	0,0	65,6	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.468,9	0,0	0,0	1.466,5	0,0	2,4	0,0	0,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2021 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2021	Cashflows 2022		Cashflows 2023–2026		Cashflows 2027ff	
		Zinsen 2022	Tilgung 2022	Zinsen 2023–2026	Tilgung 2023–2026	Zinsen 2027ff	Tilgung 2027ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	194,5	0,0	81,8	0,0	18,1	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	284,3	0,0	74,8	0,0	115,3	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	0,9	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	40,2	9,3	0,0	35,5	0,0	0,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,7	0,0	0,0	0,0	10,5	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	173,4	0,0	0,1	0,0	4,6	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	44,5	3,1	3,9	5,2	40,6	0,0	0,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	27,7	0,0	19,1	0,0	8,6	0,0	0,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2020	Cashflows 2021 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2022–2025 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2026ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2021	Tilgung *) 2021	Zinsen 2022–2025	Tilgung 2022–2025	Zinsen 2026ff	Tilgung 2026ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	11.420,6	0,0	377,7	1.050,1	1.084,1	5.016,1	1.153,0	5.354,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.835,2	0,0	122,0	327,0	460,3	1.045,9	667,9	4.462,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	676,7	17,5	11,5	213,3	35,2	167,6	19,6	278,3
übrige Finanzverbindlichkeiten	8.659,3	31,4	80,8	837,6	269,9	674,3	2.827,6	6.914,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	950,2	0,0	0,0	863,4	0,0	86,8	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,0	0,0	0,0	1.302,3	0,0	2,7	0,0	0,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2020 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	Cashflows 2021		Cashflows 2022–2025		Cashflows 2026ff	
		Zinsen 2021	Tilgung 2021	Zinsen 2022-2025	Tilgung 2022-2025	Zinsen 2026ff	Tilgung 2026ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	14,2	0,0	67,1	0,0	13,7	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	10,0	0,0	35,7	0,0	74,8	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	52,8	9,3	0,0	36,6	0,0	8,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,2	0,0	9,5	0,0	1,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	19,5	0,0	6,1	0,0	5,0	0,0	0,0
Haftung aus Cross-Border-Lease	44,4	3,1	3,4	7,6	41,0	0,0	0,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	28,2	0,0	8,9	0,0	12,0	0,0	7,3

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der Finanzgarantien enthalten nicht jene aus CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 44,5 Mio. EUR (Vj: rd. 44,4 Mio. EUR), da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Konzerns gehen. Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der an den Abschlussstichtagen bestehenden Zinssätze ermittelt.

Haftungen des Bundes

Wie in Erläuterung 25 angeführt, bestehen Haftungen des Bundes für Anleihen, für bestimmte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und für Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA.

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

Mit einem Cashflow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstroms über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments ist in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu erfassen. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwertes des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählen sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Verbindlichkeiten 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 ein Hedge ineffektiv und die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

Cashflow Hedges – Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken bestehen vor allem aus den variablen Zinszahlungen aus Finanzanlagen und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) oder resultieren aus Marktwert Risiken, also den Barwertänderungen von festverzinslichen Finanzierungen. Im ÖBB-Konzern kann ein Zinsänderungsrisiko im bestehenden Finanzierungsportfolio und im geplanten Neugeschäftsportfolio gemäß Budget/Mittelfristplanung (BUD/MFP) auftreten. Der Zinsaufwand aus Neufinanzierungen, die während BUD/MFP aufgenommen werden, basiert auf Forward-Zinssätzen gemäß Planungsprämissen. Der tatsächliche Zinsaufwand steht erst bei Abschluss (fix verzinst) oder bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

Der ÖBB-Konzern hat zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos variabel verzinsten Grundgeschäfte Payer-Zinsswaps („Erhalte variabel – Zahle fix“) abgeschlossen. Die Zahlungsstromänderungen der Grundgeschäfte, die sich aus den Veränderungen der EURIBOR-Rate ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variabel verzinslichen Anleihen in festverzinsliche Finanzschulden zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten abzusichern.

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband der bestehenden Cashflow Hedges:

31.12.2021 Laufzeitende	Anzahl Forwards	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	12	224,9
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>1</i>	<i>25,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2026ff</i>	<i>11</i>	<i>199,6</i>
31.12.2020 Laufzeitende	Anzahl Forwards	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	12	224,9
<i>davon Laufzeitende 2025ff</i>	<i>12</i>	<i>224,9</i>

Die Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Ineffektivitäten werden mittels der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierzu wird bei Cashflow Hedges ein hypothetisches Derivat gebildet, das die im gesicherten Grundgeschäft enthaltenen Bedingungen spiegelt. Sicherungsbeziehungen, die von der IBOR-Reform betroffen sind, können aufgrund einer zeitlichen Inkongruenz zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument in Bezug auf den Übergang vom IBOR eine Unwirksamkeit erfahren. Wenn eine Sicherungsbeziehung direkt von der Ungewissheit betroffen ist, die sich aus der IBOR-Reform ergibt, dann geht der Konzern zu diesem Zweck davon aus, dass der Referenzzinssatz infolge der Reform des Referenzzinssatzes nicht verändert wird.

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 17,6 Mio. EUR [Vj: rd. 18,8 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 2,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9,1 Mio. EUR), die sich nachfolgend auflösen, über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2022: rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,8 Mio. EUR), 2023 bis 2026: rd. 1,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR), 2027 ff.: rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR).

29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement/Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) am Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie bis 2019 für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

29.4.1. Cashflow Hedges – Strom

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungssportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag, wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei als Cashflow Hedge designierten Strom Forwards designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European-Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Die gesicherte Risikokomponente hat in der Vergangenheit 100% der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts abgedeckt. Mit der Strompreiszonenrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab.

Der ÖBB-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge					
Beziehung					
31.12.2021					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominal- volumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
			in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	539	3.273.158	200,7		283,5
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>289</i>	<i>1.322.360</i>	<i>74,8</i>	<i>56,6</i>	<i>193,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>203</i>	<i>1.353.558</i>	<i>84,9</i>	<i>62,7</i>	<i>79,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>45</i>	<i>570.960</i>	<i>38,8</i>	<i>68,0</i>	<i>11,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>2</i>	<i>26.280</i>	<i>2,2</i>	<i>82,6</i>	<i>0,1</i>

Stromderivate in Hedge					
Beziehung					
31.12.2020					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominal- volumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
			in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	131	2.665.512	121,8		9,8
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>49</i>	<i>1.017.432</i>	<i>45,2</i>	<i>44,4</i>	<i>3,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>60</i>	<i>1.140.000</i>	<i>52,9</i>	<i>46,4</i>	<i>4,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>22</i>	<i>508.080</i>	<i>23,7</i>	<i>46,7</i>	<i>1,8</i>

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 Stromeinkaufs- und -verkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand erfasst.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromforwards in Mio. EUR	CHF	CHF geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
<i>Stand 31.12.2019</i>	<i>-1,0</i>	<i>4,2</i>	<i>3,2</i>	<i>0,8</i>	<i>2,4</i>
Bahnstrom	6,5	0,0	6,5	1,6	4,8
Betriebsanlagen	0,6	0,0	0,6	0,2	0,5
Betriebsanlagen geschlossen	1,1	-1,1	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2020	2,8	-4,2	-1,5	-0,4	-1,1
Stand 31.12.2020	9,8	-1,1	8,8	2,2	6,6
Bahnstrom	310,4	0,0	310,4	77,6	232,8
Betriebsanlagen	19,9	0,0	19,9	5,0	14,9
Betriebsanlagen geschlossen	-6,2	6,2	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2021	-50,9	1,0	-49,9	-12,5	-37,4
Stand 31.12.2021	283,0	6,2	289,2	72,3	216,9

29.4.2. Cashflow Hedges – Diesel

Der Rohstoff „Diesel“ stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit in weiterer Folge für den ÖBB-Konzern dar, da sich die Preisschwankungen auf den Materialaufwand und auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie der Österreichische Postbus AG und somit auf den ÖBB-Konzern auswirken. Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Die Österreichische Postbus AG erbringt ihre Leistungen für ÖBB-konzernexterne Kunden. Leistungen werden überwiegend im Rahmen von Transportverträgen bzw. Verkehrsdienstverträgen (VDV) für Verkehrsverbünde über mehrere Jahre hinweg erbracht. Somit ist der ÖBB-Konzern langfristig kontrahiert und muss damit auch die Preisschwankungen beim Diesel in die wirtschaftliche Betrachtung einfließen lassen. Folglich ist es für den ÖBB-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor. Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit für den ÖBB-Konzern für die Budgetperiode zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde beschlossen, jeweils die ersten 60% bzw. 70% der Planeinkaufsmenge der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH bzw. der Österreichische Postbus AG für das nächste Geschäftsjahr bis 30.09. des laufenden Geschäftsjahres abzusichern. Damit sind die Planannahmen für das entsprechende Volumen zum Kalkulationszeitpunkt bzw. zum Zeitpunkt, an dem die Preise festgesetzt werden (Budget, Vertragsabschluss mit Kunden) gesichert.

Als gesichertes Grundgeschäft wurde im Geschäftsjahr 2021 die Planeinkaufsmenge des Rohstoffes Diesel im Zeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2022 designiert. Dieser besteht aus einem fossilen (93,1%) und biogenen Anteil (6,9%). Es wird nur die auf den fossilen Dieselanteil bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko designiert. Die als Cashflow Hedge designierten Dieselswaps basieren auf dem ULSD10ppm barges fob Rotterdam und entsprechen exakt der auf dem fossilen Dieselanteil bezogenen Preiskomponente des Grundgeschäfts. Das heißt, das zugrunde liegende Risiko der Dieselswaps ist mit dem der abgesicherten Risikokomponente identisch. Daher liegt für sämtliche Sicherungsbeziehungen ein Absicherungsverhältnis von 1:1 vor. Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH im Geschäftsjahr 2021 ist die Absicherung der ersten 60% der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2022 von Diesel exklusive Biodieselanteil. Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der Österreichische Postbus AG für das Geschäftsjahr 2021 ist die Absicherung der ersten 70% der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2022 von Diesel exklusive Biodieselanteil.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

			Nominal- volumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
31.12.2021					
Laufzeitende	Anzahl Swaps	metrische Tonnen	in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	6	41.788	18,7	447,2	5,7
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>6</i>	<i>41.788</i>	<i>18,7</i>	<i>447,2</i>	<i>5,7</i>

			Nominal- volumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
31.12.2020					
Laufzeitende	Anzahl Swaps	metrische Tonnen	in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	6	41.549	14,4	347,1	0,3
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>6</i>	<i>41.549</i>	<i>14,4</i>	<i>347,1</i>	<i>0,3</i>

Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Dieseleinkäufe, die sich durch die Änderungen des Dieselpreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Dieselswaps, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen sind, ausgeglichen. Es erfolgt eine Anpassung der Anschaffungskosten der Vorräte (Basis Adjustment) oder eine Umbuchung in den Materialaufwand des zunächst im Eigenkapital geparkten effektiven Teils der Wertänderungen des Sicherungsderivats bei Durchführung des gesicherten Grundgeschäfts.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des Rohstoffpreises wird ein hypothetisches Derivat gebildet. Eine etwaige Ineffektivität der Hedge-Beziehung (soweit die kumulierte Fair-Value-Änderung des Sicherungsgeschäfts größer ist als die kumulierte Fair-Value-Änderung des gesicherten Cashflows) wird im Finanzergebnis erfasst.

Ineffektivitäten können sich ergeben, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der Österreichische Postbus AG und der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH abweicht, es zu einer Übersicherung kommt, da die erwartete Transaktion nicht oder in geringerem Ausmaß als geplant eintritt, und aus der Diskontierung des Grundgeschäfts.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Dieselderivaten, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

kumuliertes sonstiges Ergebnis aus Dieselderivaten zum 31.12. in Mio. EUR	OCI	Latente Steuern	OCI nach latente Steuern
<i>Stand zum 1.1.2020</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
erfolgsneutral erfasste Beträge	0,3	-0,1	0,2
Stand 31.12.2020	0,3	-0,1	0,2
erfolgsneutral erfasste Beträge	11,5	-2,9	8,6
in die GuV umgegliederte Beträge	-6,1	1,5	-4,6
in die Anschaffungskosten oder sonstigen Buchwert umgegliederte Beträge	-0,4	0,1	-0,3
Stand 31.12.2021	5,3	-1,4	4,0

Sensitivitätsanalyse Dieselpreis

Wenn der Dieselpreis zum Bilanzstichtag um 10% niedriger beziehungsweise um 10% höher gelegen wäre, dann hätte die Änderung des Marktpreisniveaus eine Verringerung beziehungsweise Erhöhung des Eigenkapitals in Höhe von rd. 2,7 Mio. EUR ergeben.

29.4.3. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

31.12.2021				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	403	99,7	73	109,6
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>381</i>	<i>81,4</i>	<i>61</i>	<i>81,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>20</i>	<i>17,3</i>	<i>11</i>	<i>28,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>2</i>	<i>1,0</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>

31.12.2020				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	95	87,5	101	81,9
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>76</i>	<i>62,9</i>	<i>91</i>	<i>72,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>18</i>	<i>24,2</i>	<i>9</i>	<i>7,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>1</i>	<i>0,4</i>	<i>1</i>	<i>2,0</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 Zeitwerts der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden unterjährig auch Dieselswaps abgeschlossen, welche mit 31.12.2020 ausgelaufen sind. Diese Dieselswaps haben die Anforderungen für die Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 nicht erfüllt, weshalb diese erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens sowie aufgrund der Zusagen der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, welche die Verschuldung messen und auf Basis der nachfolgenden Kennzahlen, die mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden: Mitarbeiter:innenanzahl, EBIT-Marge, EK-Quote, Net Working Capital. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Kapitalrücklagen und andere Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter.

Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2021 rd. 3.228,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.754,3 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der künftigen Zinszahlungen und Tilgungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non-Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente. Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der Position

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Cash) und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt zu beobachten sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit ISIN-Nummer in Höhe von rd. 12.146,1 Mio. EUR (Vj: rd. 13.911,8 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 12.146,1 Mio. EUR (Vj: rd. 13.763,8 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung), während im Geschäftsjahr 2020 für rd. 148,0 Mio. EUR ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals vergeben wurden, beträgt rd. 58,6 Mio. EUR (Vj: rd. 55,7 Mio. EUR). Diese wurden nach Eingangsparameter gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments	Financial Instru- ments	FVtPL EK- Instru- mente	zwin- gend zum FVtPL	zu fort- geführten Anschaffungs- kosten	Leasing	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	305,0	0,0	305,0	7,6	0,0	200,1	6,4	0,0	90,9	305,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	95,9	89,2	6,7	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0	0,0	6,7
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	401,8	0,0	401,8	0,0	194,5	3,8	4,4	0,0	199,1	401,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	549,8	18,7	531,1	0,0	0,0	531,1	0,0	0,0	0,0	531,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	390,3	288,6	101,7	0,0	0,0	101,7	0,0	0,0	0,0	101,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	140,2	0,0	140,2	0,0	0,0	0,0	0,0	140,2	0,0	140,2
Summe Buchwert je Kategorie				7,6	194,5	843,4	10,8	140,2	290,0	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments	Financial Instru- ments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	25.688,7	0,0	25.688,7	25.390,1	4,6	31,7	262,3	29.530,0
Sonstige Verbindlichkeiten	27,4	25,0	2,4	2,4	0,0	0,0	0,0	2,4
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.569,0	0,0	2.569,0	2.249,7	169,7	9,2	140,4	2.569,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.154,4	43,5	1.110,9	1.110,9	0,0	0,0	0,0	1.110,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.850,4	383,9	1.466,5	1.466,5	0,0	0,0	0,0	1.466,5
Summe Buchwert je Kategorie				30.219,6	174,3	40,9	402,7	

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments	Financial Instru- ments	FVtPL EK- Instru- mente	zwin- gend zum FVtPL	zu fort- geführten Anschaffungs- kosten	Leasing	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	227,7	0,0	227,7	7,4	0,0	193,6	20,8	0,0	5,9	240,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	114,2	102,7	11,5	0,0	0,0	11,5	0,0	0,0	0,0	11,5
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	86,9	0,0	86,9	0,0	14,2	55,8	12,6	0,0	4,3	86,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	631,3	17,8	613,5	0,0	0,0	613,5	0,0	0,0	0,0	613,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	392,6	231,2	161,4	0,0	0,0	161,4	0,0	0,0	0,0	161,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40,8	0,0	40,8	0,0	0,0	0,0	0,0	40,8	0,0	40,8
Summe Buchwert je Kategorie				7,4	14,2	1.035,8	33,5	40,8	10,2	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments	Financial Instru- ments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Account- ing	Leasing	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	24.001,5	0,0	24.001,5	23.677,7	6,3	43,8	273,7	30.526,4
Sonstige Verbindlichkeiten	34,5	31,8	2,7	2,7	0,0	0,0	0,0	2,7
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.664,8	0,0	2.664,8	2.506,4	15,2	9,2	134,0	2.732,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	994,0	43,8	950,2	950,2	0,0	0,0	0,0	950,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.647,5	345,2	1.302,3	1.302,3	0,0	0,0	0,0	1.302,3
Summe Buchwert je Kategorie				28.439,3	21,5	53,0	407,7	

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 tatsächlichen Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartnern dargestellt.

per 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	194,5	-108,3	86,2
Stromderivate Passiv	-168,8	108,3	-60,5
per 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	14,2	-8,2	6,0
Stromderivate Passiv	-15,2	8,2	-7,0

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2021 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC)	10,8	0,0	7,2	0,0	0,0	1,5
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	-0,5	0,0	-2,0	0,3	3,2
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-469,5	0,0	-7,2	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-16,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 10,8 Mio. EUR saldiert.

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2020 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC)	13,5	0,0	-22,4	0,0	0,0	0,0
Held-to-Maturity Investments (HTM)						
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,2
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-539,6	0,0	8,7	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-21,0	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR saldiert.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen in Höhe von netto rd. 469,5 Mio. EUR (Vj: rd. 539,6 Mio. EUR) aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsumiert. Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen enthalten.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Eigenkapital und Schulden	
	Buchwerte 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2020	Buchwerte 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2020
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,9	2,0
mit Cashflow Hedges	0,0	0,0	40,2	52,8
Strom-Forwards				
ohne Hedge-Beziehung	194,5	14,2	168,8	15,2
mit Cashflow Hedges	284,3	10,0	0,7	0,2
Dieselswaps				
mit Cashflow Hedges	5,7	0,2	0,0	0,0
Sonstige Derivate				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,6	4,3
Summe	484,5	24,4	215,2	74,5

Fair-Value-Hierarchie – Derivate

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2021 in Mio. EUR	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	290,0	290,0
Derivate Handelsbestand	194,5	194,5
Finanzielle Vermögenswerte	484,5	484,8
Derivate Handelsbestand	174,3	174,3
Derivate unter Hedge Accounting	40,9	40,9
Finanzielle Schulden	215,2	215,2

31.12.2020 in Mio. EUR	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	10,2	10,2
Derivate Handelsbestand	14,2	14,2
Finanzielle Vermögenswerte	24,4	24,4
Derivate Handelsbestand	21,5	21,5
Derivate unter Hedge Accounting	53,0	53,0
Finanzielle Schulden	74,5	74,5

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet.

Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt.

Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.3. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrte Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt rd. 26.000 (Vj: rd. 26.200) Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 4.100 (Vj: 4.300) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2022 und 2112 (Vj: 2021 und 2112) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Operatives Leasing

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

Die Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen betragen:

31.12.2021 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	545,0	45,3	113,2	386,5
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	17,6	3,6	7,4	6,6
Fahrpark	17,1	7,8	9,3	0,0

31.12.2020 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	473,2	46,5	110,4	316,3
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,0	0,1	0,2
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	18,8	3,5	6,9	8,4
Fahrpark	10,3	5,7	4,4	0,2

Die in den Sachanlagen enthaltenen und im Wege des „operativen Leasings“ vermieteten Vermögenswerte weisen zu den Bilanzstichtagen folgende Restbuchwerte auf:

Nettobuchwert der Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	191,3	163,7
Grundstücke und Bauten	406,9	434,3
Technische Anlagen und Maschinen	8,6	12,0
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	1,6	1,9
Immaterielle Vermögenswerte	0,0	0,1
Summe	608,4	612,0

Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen. Die Reduktion der Nettoinvestitionen resultiert im Wesentlichen aus dem Abgang der OmegaTelos GmbH aus dem Konsolidierungskreis per 01.01.2021 (siehe Erläuterung 34).

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
31.12.2021		
2022	4,5	0,1
2023 bis 2026	6,5	0,1
Summe der Mindestleasingzahlungen	11,0	0,2
abzüglich Zinsenanteil	-0,2	
Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition	10,8	

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
31.12.2020		
2021	12,6	0,0
2022 bis 2025	9,9	0,0
nach 2025	10,9	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	33,4	0,0
abzüglich Zinsenanteil	0,0 *)	
Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition	33,4	

*) Kleinbetrag.

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude und Fahrpark und haben eine maximale Laufzeit bis 2061. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen, für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2021		
2022	164,3	10,6
2023 bis 2026	201,7	32,7
nach 2026	286,0	13,2
Summe der Mindestleasingzahlungen	652,0	56,5
abzüglich Zinsenanteil	-56,5	
Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeiten	595,5	

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2020		
2021	225,2	11,9
2022 bis 2025	222,8	35,5
nach 2025	295,8	19,7
Summe der Mindestleasingzahlungen	743,7	67,1
abzüglich Zinsenanteil	-67,1	
Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeiten	676,6	

In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2021	2020
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	3,6	3,9
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	38,3	32,1
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	1,4	3,5
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	0,4	0,2
Ertrag aus dem Unterleasing von Nutzungsrechten	0,0	0,5

In der Konzern-Geldfluss-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2021	2020
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	-133,8	-103,9

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 von geringen Werten, werden im operativen Cashflow dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

Sale-and-lease-back-Transaktionen

Im vierten Quartal 2015 wurden 1.066 Containertragwagen um rd. 26,3 Mio. EUR verkauft und davon im selben Zeitraum ein Rückanmietungsvertrag über 800 Wagen unterschrieben. Aus diesem Geschäft entstand ein Sale-and-lease-back-Finanzierungsleasing, welches mit 31.10.2021 ausgelaufen ist. Die Leasingverbindlichkeit für die 800 Wagen betrug per 31.12.2015 rd. 18,1 Mio. EUR. Der Verkaufsgewinn in Höhe von rd. 19,8 Mio. EUR für die 800 Wagen wurde über sechs Jahre (der Dauer des Mietvertrags) verteilt aufgelöst.

Zum 31.12.2021 bereits abgeschlossene Leasingverträge

Der ÖBB-Konzern hat zwei Leasingverträge über die Anmietung von Büroräumlichkeiten abgeschlossen, die ab 2022 zu laufen beginnen. Daraus werden insgesamt für den Zeitraum 2022 bis zum Ende des Kündigungsverzichtes (einerseits bis zum 31.12.2029 und andererseits bis zum 31.12.2042) Zahlungen (unabgezinst) in Höhe von rd. 188,7 Mio. EUR anfallen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Juni 2006 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen), die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine CBL-Transaktion abgeschlossen. Davon besteht mit 31.12.2021 noch eine CBL-Transaktion mit der ÖBB-Infrastruktur AG, eine CBL-Transaktion mit der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und eine Transaktion mit der ÖBB-Personenverkehr AG.

Die noch bestehende CBL-Transaktion der ÖBB-Infrastruktur AG ist über Subleases an die ÖBB-Produktion GmbH sowie die ÖBB-Personenverkehr AG überbunden. Bei der CBL-Transaktion handelt es sich um eine Sale-and-Lease-back-Transaktion. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Infrastruktur AG zurück.

Zahlungsverpflichtungen wie Leasingraten und die der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Mindestratings kommen nicht mehr zur Anwendung. Das den CBL-Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Bei der noch bestehenden CBL-Transaktion der ÖBB-Personenverkehr AG handelt es sich um eine echtfinanzierte CBL-Transaktion. Bei den Vermögenswerten, die dieser CBL-Transaktion zugrunde liegen, handelt es sich um Elektrotriebwagen. In dieser Transaktion tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Personenverkehr AG zurück. Mindestratings kommen auch hier nicht zur Anwendung. Das den CBL-Transaktionen

unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2021 ist die CBL-Transaktion der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH beendet worden; darüber hinaus kam es zu keiner (Vj: keine) vorzeitigen Beendigung einer Transaktion.

Bilanzielle Behandlung

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern. Die veräußerten und zurückgeleaste Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing“. Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Da dies nicht zutrifft, fallen diese CBL-Transaktionen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 16.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden. Im Konzernjahresabschluss ist folglich bei manchen Transaktionen eine (teilweise) Berücksichtigung in der Bilanz (on balance) erforderlich („nicht verknüpfte Transaktionen“).

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die in Vorjahren zur Sanierung eines Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie „Fremdkapitalinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und im Fall der US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2021 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 102,2 Mio. EUR (Vj: rd. 138,6 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2021 rd. 162,4 Mio. EUR (Vj: rd. 229,8 Mio. EUR). In diesen Leasingverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter in Höhe von rd. 142,1 Mio. EUR (Vj: rd. 149,8 Mio. EUR) enthalten.

Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2021 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR).

Behandlung von Transaktionen ohne sonstigen wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Bei Transaktionen, die keinen wirtschaftlichen Gehalt hatten und infolgedessen auch nicht als Leasingverhältnis zu bilanzieren waren, wurden keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen für den Fall, dass die Bank- bzw. Leasinginstitute ihren gegen Erhalt einer Einmalzahlung für die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns übernommenen Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, werden als Eventualverbindlichkeiten erfasst. Zum 31.12.2021 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 44,5 Mio. EUR (Vj: rd. 44,4 Mio. EUR).

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC 29 (Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

Konzessionen Liechtenstein und Schweiz

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

In Übereinstimmung mit unionsrechtlichen Vorgaben und nach den nationalen Rechtsordnungen der beteiligten Länder benötigt die ÖBB-Infrastruktur AG als Infrastrukturbetreiberin jener Strecken oder Streckenteile ihres Netzes, die auf ausländischem Territorium liegen, Konzessionen der jeweiligen nationalen Eisenbahnbehörden.

- Für die Strecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 15.12.2020, LNR 2020-1825/BNR 2020/1848 AP 330.0 die bis dahin bestehende Eisenbahn-Konzession als „Infrastruktur-Konzession auf der Strecke liechtensteinisch-österreichische Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur liechtensteinisch-schweizerischen Staatsgrenze bei Schaan“ erteilt. Diese Konzession ist auf 47 Jahre befristet und erlischt am 31.12.2067.
- Für die Teilstrecken auf Schweizer Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Verfügungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 03.03.2017 sowie vom 04.11.2021 die bis dahin bestehende „Konzession Nr. 5030 für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur“
 - für die Strecke St. Margrethen – Grenze (– Bregenz) für die Dauer von fünfzig Jahren, das heißt bis zum 31.12.2067 und
 - für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) 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.

Nachdem am 20.08.2020 die liechtensteinische Regierungsvorlage über die Genehmigung eines Verpflichtungskredites in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde, fehlt die erforderliche Finanzierungsgrundlage für das mit Bescheiden des BMVIT vom 11.06.2015, BMVIT-820.371/0001-IV/SCH2/2015 und Entscheid der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 16.12.2016 behördlich genehmigte Ausbauprojekt zu Reinvestition, selektivem zweigleisigem Ausbau und Modernisierung der Strecke Feldkirch – Buchs.

Bis zur Erzielung eines trilateralen Konsenses der beteiligten Staaten und der ÖBB-Infrastruktur AG über einen allfälligen Ausbau, der allerdings mittelfristig nicht zur Diskussion steht, wird damit die Strecke Feldkirch – Buchs im Wesentlichen in ihrem derzeitigen Bestand in einem guten, für die Abwicklung eines sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetriebes geeigneten Zustand zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Führung von Verkehren im Rahmen ihres Zugangsrechtes zur Verfügung zu stellen sein.

Diesbezüglich ist eine Sanierung der Bestandsstrecke, voraussichtlich ab 2024ff., vorgesehen. Die Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und haben zum 31.12.2021 einen Buchwert von rd. 26,9 Mio. EUR (Vj: rd. 22,9 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-Konzerns, assoziierte Unternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichsten Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG und Mitglieder der Vorstände bzw. der Geschäftsführungen sowie der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG) und die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die in beiden Berichtsjahren mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder unter 2% der Umsatzerlöse. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt. Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR gerundet	Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen	
	2021	2020	2021	2020
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	30,4	30,3	2,4	0,5
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	45,4	46,6	4,3	3,9
Forderungen 31.12.	4,9	5,4	0,4	0,1
Schulden 31.12.	4,1	4,1	0,7	1,2

Mit Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats des berichtenden Unternehmens ÖBB-Holding AG und denen nahestehenden Unternehmen oder Personen gab es keine berichtenswerten Transaktionen. Es wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen.

Es gab an verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen. An assoziierte Unternehmen wurden in beiden Berichtsjahren keine Garantien gegeben. Die Haftungen und Garantien, die seitens der Republik Österreich oder der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich

Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene geschlossen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Leistungen betragen rd. 1.198,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.187,9 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 277,3 Mio. EUR (Vj: rd. 256,7 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße“ erbringen, erhalten Förderungen nach dem von der Republik Österreich bei der Europäischen Kommission notifizierten Beihilfeprogramm für den Schienengüterverkehr. Die von der Republik Österreich dafür der Rail Cargo Austria AG gewährten Förderungen betragen für das Jahr 2021 rd. 107,0 Mio. EUR (Vj: rd. 92,3 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung.

Nach Verständnis der Vertragspartner ist 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 so lange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2021 bis 2026 wurde von der Republik Österreich am 14.10.2020 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 03.12.2020 genehmigt.

Im März 2020 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2018 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF), und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2021 Gültigkeit.

Im Dezember 2020 wurde der Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 (1) Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2018 bis 2023, unterzeichnet im März 2020, zum Ausgleich des Entfalls des Wegentgeltes Trasse für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr um rd. 89,2 Mio. EUR erhöht.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2018 bis 2023 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2018 bis 2023 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfangs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2021 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2018 bis 2023 gemäß § 55b Eisenbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 1.078,0 Mio. EUR (Vj: rd. 986,4 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 603,3 Mio. EUR (Vj: rd. 594,1 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 30,0 Mio. EUR (Vj: rd. 190,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 49,4 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMK sowie dem BMF einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte.

Das BMK hat gemäß § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden; sie sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität und der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung über Kennzahlen bewertet.

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2021 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.594,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.412,7 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 1.078,0 Mio. EUR (Vj: rd. 986,4 Mio. EUR) wurde auf Grund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung um rd. 92,8 Mio. EUR (Vj: rd. 16,6 Mio. EUR) auf rd. 985,3 Mio. EUR (Vj: rd. 969,8 Mio. EUR) reduziert. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.516,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.426,3 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung in Summe um rd. 531,1 Mio. EUR (Vj: rd. 379,4 Mio. EUR) reduziert.

Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 103,6 Mio. EUR (Vj: rd. 104,6 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. 985,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.046,9 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 89,1 Mio. EUR (Vj: rd. 12,9 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 206,1 Mio. EUR (Vj: rd. 61,7 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte

Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR (Vj: 16,8 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 3,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3,6 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2021 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2021
§ 42 (1) Betriebsführung	913,1	-524,7	388,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	603,3	-6,4	596,9
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	1.078,0	-92,8	985,2
Summe	2.594,4	-623,9	1.970,5

Im Berichtsjahr wurde im Dezember ein Betrag in Höhe von rd. 582,5 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) wurden an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung betrifft sowohl zum 31.12.2020 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2021 erhaltene Bundeszuschüsse.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2020 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2020
§ 42 (1) Betriebsführung	832,2	-362,6	469,6
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	594,1	-16,8	577,3
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	986,4	-16,6	969,8
Summe	2.412,7	-396,0	2.016,7

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 bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 69,1 Mio. EUR (Vj: rd. 77,3 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 42,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9,5 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei Mitgliedern. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.296 TEUR (Vj: rd. 1.170 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 20 TEUR (Vj: rd. 18 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 48 TEUR (Vj: rd. 49 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 221 TEUR um rd. 40 TEUR auf rd. 261 TEUR gestiegen. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungsverpflichtungen vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2021 rd. 371 TEUR (Vj: rd. 368 TEUR).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen, einer variablen Komponente und Sachbezügen zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

Aufgrund der erschwerten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge der COVID-19-Krise haben sich die Vorstände bereiterklärt, einen freiwilligen Solidarbeitrag durch Verzicht auf ein Monatsgehalt zu leisten.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorständ:innen des Mutter- und der Tochterunternehmen und Geschäftsführer:innen von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, 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 Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des Gesamtkonzerns, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamtkonzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstands bereits eingerechnet.

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeiter:innen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karezierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt – wie im Vorjahr – 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende des Aufsichtsrats erhalten die doppelte, Stellvertreter:innen von Vorsitzenden in der ÖBB-Holding AG erhalten die eineinhalbfache Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Belegschaftsvertreter:innen, Geschäftsführer:innen oder Dienstnehmer:innen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertreter:innen der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Holding AG für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG und in weiteren Konzerngesellschaften betragen rd. 349 TEUR (Vj: rd. 357 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 295 TEUR (Vj: rd. 307 TEUR) aus.

33. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Erläuterung 22) auch aus kurzfristigen übrigen Finanzverbindlichkeiten sowie aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 29,2 Mio. EUR (Vj: rd. 18,2 Mio. EUR) zusammen, die täglich fällig sind und somit die Anforderungen des IAS 7 für die Klassifizierung als Teil des Fonds der liquiden Mittel erfüllen. Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 103,6 Mio. EUR (Vj: rd. 104,6 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 in beiden Berichtsjahren hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen und aktuellen CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 34 und die dortigen Klammerausdrücke verwiesen.

Die Tabelle zeigt die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2020	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	10.370,5	0,0	4,1	-1.495,7	0,0	8.878,9
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	5.508,2	-79,1	-1,3	-70,8	0,0	5.357,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	463,4	-12,2	0,1	-9,9	0,5	441,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	7.659,3	3.251,6	-1,6	111,6	-9,9	11.011,0
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	24.001,5	3.160,2	1,3	-1.464,8	-9,4	25.688,7
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	1.050,1	-1.050,0	0,0	1.498,5	0,0	1.498,6
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	309,6	-51,4	0,0	78,7	0,0	336,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	213,3	-120,8	0,0	59,9	1,3	153,7
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.073,5	-508,7	0,0	-14,6	0,5	550,7
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.646,6	-1.730,9	0,0	1.622,4	1,8	2.539,9

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2019	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2020
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	11.423,7	0,0	-4,4	-1.048,8	0,0	10.370,5
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	5.009,0	525,5	6,0	-32,3	0,0	5.508,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	571,2	-35,8	3,6	-75,3	-0,3	463,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	5.819,1	2.033,0	0,0	-183,2	-9,6	7.659,3
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.823,0	2.522,8	5,2	-1.339,6	-9,9	24.001,5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	1.299,1	-1.300,0	0,0	1.051,0	0,0	1.050,1
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	290,4	-90,6	0,0	109,8	0,0	309,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	94,5	-68,1	0,0	186,9	0,0	213,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	674,8	271,4	0,2	129,5	-2,4	1.073,5
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.358,8	-1.187,3	0,2	1.477,3	-2,4	2.646,6

34. Konzernunternehmen

Die Geschäftsgegenstände des ÖBB-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

ÖBB-Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereichs Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr sowie die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH und seit 01.01.2021 die Technische Services (TS AT: Instandhaltung Rollmaterial).

Per 01.01.2021 hat die ÖBB-Personenverkehr AG die Kontrolle über die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH übernommen und 26% der Anteile an der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH von der Rail Cargo Austria AG erworben, sodass die ÖBB-Personenverkehr AG zur Mehrheitseigentümerin der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH und der ihr zugehörigen Tochterunternehmen (Technical Services Slovakia, s.r.o., ÖBB STADLER Service GmbH und TS-MÁV Gépészeti Services Kft.) wurde.

Rail Cargo Group

Damit die Rail Cargo Group sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren und neben verbindlichen Leistungsversprechen auch maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann, gliedern sich die Geschäftsgegenstände in fünf sich ergänzende, länderübergreifende Bahngeschäfte:

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long Haul Shuttles (Intermodal, konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraktion (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Rail Cargo Wagon (RCW) – Wagenvermieter
- TS-HU: Technische Services (TS) – Instandhalter Rollmaterial

ÖBB-Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sind:

- Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Vershub)

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Teilkonzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung, Entwicklung und Verwertung von Immobilien.

Holding / Sonstige Tätigkeiten

Hier werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z. B. ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbung GmbH) und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst.

Angaben über die zum 31.12.2021 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB-Konzerns im Geschäftsjahr 2021

Folgende Abgänge sind nicht aus der Übersicht ersichtlich:

Die ÖBB-Postbus GmbH wurde im Jahr 2020 rückwirkend per 01.01.2020 auf die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics d.o.o. wurde im Jahr 2020 liquidiert und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden.

Im Berichtsjahr wurden die Anteile an der HAELA Abfallverwertung GmbH veräußert, womit dieses Unternehmen nicht mehr nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss aufgenommen wird.

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt. Die Effekte aus den Erst- oder Entkonsolidierungen sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung und aus dem Abschnitt „Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises“ in Erläuterung 2 ersichtlich.

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften):

Konzernmutter	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
ÖBB-Personenverkehr		
100% ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft (Verschmelzung mit ÖBB-Postbus GmbH per 01.01.2020)	A-1100 Wien	V
└└▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. (Übergang auf Österreichische Postbus Aktiengesellschaft mit Verschmelzung per 1.1.2020)	CZ-37001 České Budějovice	V
└▶ 100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ÖV Ticketshop GmbH (April 2021: Neugründung)	A-1100 Wien	V
└▶ 100% iMobility GmbH (Juni 2020: Kauf konzernintern von ÖBB-Holding AG)	A-1040 Wien	V
└▶ 100% Allegra Deutschland GmbH (Juli 2021: 100% Anteilserwerb)	D-80333 München	V0
└▶ 100% OBB ITALIA S.R.L. (März 2020: Neugründung)	IT-20121 Milano MI	V (Vj: V0)
└▶ 100% (Vj: 98,57%) FZB Fahrzeugbetrieb GmbH (Jänner 2022: Erwerb der restlichen Anteile)	A-1100 Wien	V0 (Vj: V)
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V *)
└▶ 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien- Flughafen	E
└▶ 75% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (Jänner 2021: konzerninterner Erwerb weiterer 26%)	A-1110 Wien	V *)
└└▶ 100% Technical Services Slovakia, s.r.o. (Juni 2020: Zukauf der restlichen 49%)	SK-91701 Trnava	V
└└▶ 60% ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
└└▶ 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└└▶ 49% LTS Immobilien GmbH	A-2320 Schwechat	E0
└└▶ 40% ETL Lokservice GmbH	A-2320 Schwechat	E0
└▶ 10% Railteam B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	0
└▶ 7,628% Eurail B.V. (Oktober 2021: Erwerb der Anteile)	NL-3511 SB Utrecht	0
└▶ 6,71% (7,38%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0

*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

Rail Cargo Austria	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└└▶ 100% Rail Cargo Terminal – Sindos Societe S.A.	GR-57022 Thessaloniki	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.	CZ-61400 Brno	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH	A-1100 Wien	V
└└▶ 50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-2201 Gerasdorf bei Wien	E0
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l.	I-20832 Desio	V
└└▶ 100% Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l.	I-20832 Desio	V
└└▶ 100% Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l.	I-30029 Santo Stino di Livenza	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Poland Sp.z o.o.	PL-02-796 Warszawa	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Romania Solutions SRL	RO-075100 Otopeni	V
└└▶ 100% ooo "Rail Cargo Logistics – RUS"	RU-620014 Yekaterinburg	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics Uluslararası Tasimacılık Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi	TR-34303 Halkali-Istanbul	V
└└▶ 74% Rail Cargo Logistics, železniška špedicija d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└└▶ 51% Rail Cargo Logistics – BH d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo	V
└└▶ 49% Rail Cargo Logistics – Goldair S.A.	GR-19300 Athen/Aspropyrgos	E

Rail Cargo Austria (Fortsetzung)		Land, Sitz	Konsolidierungsart
└▶	100% Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	D-85055 Ingolstadt	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	CZ-130 00 Praha 3	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier – Romania SRL	RO-075100 Otopeni	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	SK-82105 Bratislava	V (Vj: V0)
└▶	100% Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o.	PL-02-017 Warszawa	V0
└▶	75% (100%) Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V *)
└▶	100% Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶	100% Rail Cargo Operator – Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶	100% Rail Cargo Operator – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶	100% Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH	D-28195 Bremen	V0 (Vj: V)
└▶	100% Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶	85% Rail Cargo Terminal – BILK (Verkauf von 15% der Anteile im August 2020)	HU-1239 Budapest	V
└▶	100% LOGISZTÁR Kft.	HU-1239 Budapest	V0
└▶	33,33% boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	E0
└▶	29,39% Railport Arad SRL	RO-315200 Judetul Arad	E
└▶	33,07% Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	E
└▶	32,56% ADRIA KOMBI d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	E
└▶	99,99% Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
└▶	100% Technical Services Hungaria Járőmőjavító Kft. (konzerninterner Kauf durch Rail Cargo Hungaria von ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH im Jänner 2021)	HU-3527 Miskolc	V
└▶	30% Agrochimtranspack Kft.	HU-4623 Tuszér	E0
└▶	0,67% (7,48%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Saint-Gilles	0
└▶	66% Rail Cargo Logistics GmbH	A-1100 Wien	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics s.r.o.	CZ-619 00 Brno	V
└▶	47,5% VADECO SRL	RO-900733 Constanta	E
└▶	25% (100%) ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH (konzerninterner Verkauf an ÖBB-Personenverkehr AG von 26% der Anteile im Jänner 2021)	A-1110 Wien	V *)
└▶	100% Technical Services Slovakia, s.r.o. (Zukauf der restlichen 49% per 01.01.2020)	SK-91701 Trnava	V
└▶	60% ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
└▶	51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└▶	49% LTS Immobilien GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
└▶	40% ETL Lokservice GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
└▶	50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V *)
└▶	19,8% (Vj: 50%) TransAnt GmbH (Jänner 2021: konzerninterner Kauf durch Rail Cargo Austria AG von ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, Jänner 2022: Verringerung aufgrund Verwässerung)	A-4020 Linz	E0
└▶	25% (100%) Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V *)
└▶	18,4% Xrail AG	B-4058 Basel	0
└▶	3,53% Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA	B-1060 Bruxelles	0
└▶	KD-Anteil Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	D-60486 Frankfurt am Main	0

*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

ÖBB-Infrastruktur		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100%	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V
↳	100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0
↳	100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
↳	100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (Verkauf im März 2022)	A-1020 Wien	V
↳	100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V
↳	100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V
↳	100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0
↳	100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V0
↳	100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V
↳	100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V
↳	100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳	100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳	100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳	100% Gauermannngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳	100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳	100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳	100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0
↳	100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V
↳	100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
↳	50% LCA Logistik Center Austria Süd GmbH (Erwerb Nov. 2020)	A-9586 Fürnitz	E
↳	51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V
↳	50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E
↳	43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E
↳	27,74% (Vj: 25%) Breitspur Planungsgesellschaft mbH (Erhöhung der Anteile im Jänner 2021)	A-1010 Wien	E
↳	8% HIT Rail B.V.	NL-3511 SB Utrecht	0
↳	KG-Anteil UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0
↳	KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0
Sonstige		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100%	ÖBB-Business Competence Center GmbH	A-1030 Wien	V
↳	34% Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien	E
100%	ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100%	ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
100%	OmegaTelos GmbH	A-1100 Wien	V0 (Vj: V)
↳	100% European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. „v likvidácii“	SK-81103 Bratislava	V0
↳	95% European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	SRB-11070 Novi Beograd	V0
↳	45% logMAStEr Kft.	HU-2151 Fot	E0 (Vj: E)
26%	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	A-1150 Wien	E0
2%	EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale AG	CH-4001 Basel	0

Anteile in % in Klammern weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird. Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich die Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen

V	Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
0	Sonstiges Beteiligungsunternehmen
i. L.	In Liquidation

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht übernommen, Ausnahmen wurden mit entsprechenden Fußzeilen gekennzeichnet.

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt.

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
ÖBB-Personenverkehr-Konzern					
100%	Allegra Deutschland GmbH, München	25	Neu 2021	25	Neu 2021
100%	FZB Fahrzeugbetrieb GmbH, Wien	35	35	13	570

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
Rail Cargo Group					
100%	Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH (Vollkonsolidierung bis 31.12.2020)	138	52	85	13
100%	Rail Cargo Carrier - Poland Sp.z.o.o.	175	-112	-10	8
100%	LOGISZTÁR Kft.	527	571	-37	-36
50%	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	409	550	-141	-184
33,33%	boxXagency Kft.	83	81	68	65
30%	Agrochimtranspack Kft.	k. A.	329	k. A.	3

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
ÖBB-Infrastruktur-Konzern					
100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	166	137	28	0
100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	207	208	-3	-2
100%	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	102	83	19	-6
100%	ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	24	23	1	-4
100%	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	99	72	27	0

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
Sonstige					
100%	OmegaTelos GmbH (Vollkonsolidierung bis 31.12.2020)	2.885	2.276	609	-2.709
100%	European Contract Logistics – Slovakia s.r.o. „v likvidácii“ (i. L.)	i. L.	i. L.	i. L.	i. L.
95%	European Contract Logistics – Serbia d.o.o.	198	249	-13	0
45%	logMAster Kft. (Equitykonsolidierung bis 31.12.2020)	489	275	245	62
26%	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	3.045	2.441	-307	-559

Abkürzungen und Fußnoten

- ¹⁾ Vorläufige Werte für 2021.
i. L. In Liquidation.
k. A. Keine Angaben.

35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das vollkonsolidierte Unternehmen Güterterminal Werndorf Projekt GmbH („GWP“) befindet sich zum Bilanzstichtag im 100% Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und wird im März 2022 im Wege eines Share-Deals an die Steirische Infrastruktur-Beteiligungs GmbH und an die Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m. b. H. & Co KG verkauft.

Im Jänner 2022 wurde in Österreich die stufenweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 25% auf 23% beschlossen. So wird der derzeit geltende Körperschaftsteuertarif mit Wirkung ab 01.01.2023 im Kalenderjahr 2023 zunächst auf 24% abgesenkt, um im darauffolgenden Kalenderjahr 2024 die angestrebten 23% zu erreichen. Diese Reduzierung wirkt sich nicht auf die zum 31.12.2021 bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden aus. Wenn die neuen Steuersätze für die Berechnung der zu versteuernden temporären Differenzen und der steuerlichen Verluste zum 31.12.2021 verwendet worden wären, hätten sich die latenten Steueransprüche um rd. 12,5 Mio. EUR vermindert.

Nach dem Bilanzstichtag 31.12.2021 setzte sich der Trend des Strompreisanstiegs weiter fort, verbunden mit erhöhter Volatilität und verringerter Liquidität an den Energiemärkten. Gründe dafür liegen hauptsächlich in der weiterhin angespannten geopolitischen Situation und den Unsicherheiten bei der Abkehr von fossilen Brennstoffen in Richtung erneuerbarer Energien. Die hohen Strompreise wirkten sich insofern auf das Ergebnis des ÖBB-Konzerns aus, als die Eigenerzeugung im Jänner 2022 unter dem prognostizierten Wert lag und die Fehlmenge zu hohen Spotmarktpreisen eingekauft werden musste.

Die seit Monaten angespannte geopolitische Situation an der osteuropäischen Grenze ist Ende Februar 2022 durch den Einmarsch der russischen Streitkräfte in die souveräne Ukraine eskaliert. Seitens der Europäischen Union und deren Partner wurden umgehend Sanktionen gegen Russland und Belarus erlassen. Weitere, verschärfende Embargomaßnahmen sind aus aktueller Sicht nicht auszuschließen. Auch für den ÖBB-Konzern ist von direkten oder indirekten Auswirkungen der aktuellen Krise auszugehen. Direkte Beeinträchtigungen sind für den Bereich Güterverkehr zu erwarten, in welchem Geschäfte in den vom Krieg betroffenen Ländern getätigt werden. In Russland besteht aktuell ein Tochterunternehmen mit 57 Mitarbeiter:innen, in der Ukraine oder in Belarus gibt es keine Niederlassungen.

Neben den Implikationen durch den Entfall von Verkehrsleistungen und Infrastrukturbenützungsentgelten sowie die mögliche Limitierung in bestimmten Märkten ist auch in den Zulieferketten, im Energie- und Rohstoffsektor, der Ersatzteilbeschaffung, der Beschaffung von Neufahrzeugen, sowie beim Thema der Cybersecurity mit möglichen Auswirkungen zu rechnen. Die Entwicklungen im Finanzierungsbereich und am Bankensektor werden laufend beobachtet und berichtet. Kurzfristig sind die Folgen des Konflikts für den ÖBB-Konzern noch nicht von tiefgreifendem Ausmaß, längerfristig kann es zu erhöhten Beeinträchtigungen kommen.

Sofort nach dem Bekanntwerden der Krise wurde im ÖBB-Konzern eine Koordinations-Plattform mit Mitarbeiter:innen aus allen Teilgesellschaften eingerichtet, um rasch auf die sich ergebenden Aufgabenstellungen reagieren und ein koordiniertes Vorgehen – auch mit öffentlichen Stellen – gewährleisten zu können. Es wurden weitgehende Maßnahmen zur Erfüllung der aktuell geltenden Compliance-Anforderungen, zur Verringerung von Risiken eines Sanktionsverstößes und zur Vermeidung von Haftungsfällen getroffen. Transportaktivitäten der Rail Cargo Group werden einer Risikoeinschätzung unterzogen und bei Bedarf umgeleitet.

Die durch die Krise verursachten Risiken werden regelmäßig evaluiert und aktualisiert, ebenso werden kurzfristig umsetzbare Maßnahmen identifiziert. Die Beobachtung der Situation und die mögliche Wirkung auf den ÖBB-Konzern erfolgt fortlaufend. Grundsätzlich ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt kaum möglich, Aussagen über den Verlauf in den kommenden Wochen oder Monaten und die konkreten wirtschaftlichen Implikationen auf den ÖBB-Konzern zu treffen.

In außerordentlichen Hauptversammlungen der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Personenverkehr AG im März 2022 wurde den Geschäftsführungsmaßnahmen aufgrund des Krieges Russlands gegen die Ukraine seitens der Eigentümer zugestimmt.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2021 am 29.03.2022 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

36. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB-Konzerns

Im Geschäftsjahr 2021 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	Vorsitzender des Vorstandes
Mag. Arnold Schiefer	

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. ^a Andrea Reithmayer	Vorsitzende
Dr. Kurt Weinberger	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Dipl.-Ing. Herbert Kasser	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Roman Hebenstreit	3. Stellvertreter der Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter

Dr.ⁱⁿ Cattina Maria Leitner
 Mag.^a Elfriede Baumann
 Mag.^a Brigitte Ederer
 Mag. Markus Himmelbauer
 Dr.ⁱⁿ Angela Köppl

Mag. Andreas Martinsich	Belegschaftsvertreter
Günter Blumthaler	Belegschaftsvertreter
Mag. ^a Olivia Janisch	Belegschaftsvertreterin

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 29.03.2022

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä eh

Mag. Arnold Schiefer eh

Bestätigungsvermerk*

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

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.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Wien, am 29. März 2022

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

Mag. Stefan Uher eh

Wirtschaftsprüfer

* 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.

Glossar

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen
<hr/>	
Bf.	Bahnhof
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BTkm	Bruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges x Zugkilometer)
<hr/>	
CBL	Cross-Border-Leasing
CER	Community of European Railway
CO₂	Kohlendioxid
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
<hr/>	
Definitivstellung	„Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung“ sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Im hier gebräuchlichen Sinne werden unter dem Begriff auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden.
<hr/>	
EBIT	Earnings before Interests and Taxes. Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
EBITDA	= EBIT + Abschreibungen
EBIT-Marge	= EBIT / Gesamterträge
EBT	Earnings before Taxes
Eigenkapitalquote	= Eigenkapital / Gesamtkapital
Eigenkapitalrentabilität	= EBT / Eigenkapital
EMTN	European Medium Term Note
EP	Europäisches Parlament
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
<hr/>	
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	= Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FTE	Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent)
<hr/>	
Gesamterträge pro Mitarbeiter:in	= Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe)
Gesamtkapitalrentabilität	= EBIT / Gesamtkapital
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistung

IASB	International Accounting Standards Board
IFAC	International Federation of Accounts
IFRS / IAS	International Financial Reporting Standards
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IKS	Internes Kontrollsystem
ISAs	International Standards on Auditing
.....	
km	Kilometer
.....	
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
.....	
Net Debt	= Verzinsliches Fremdkapital - verzinsliches Vermögen
Net Gearing	= Net Debt / Eigenkapital
.....	
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
.....	
Personalintensität	= Personalaufwand / Gesamterträge
Pkm	Personenkilometer (= beförderte Personen x gefahrene Kilometer)
.....	
Railjet	neuer Fernverkehrs zug
RCC	Rail Cargo Carrier
RCG	Rail Cargo Group
RCO	Rail Cargo Operator
ROCE	= EBIT / Capital Employed
rd.	rund
.....	
Sachanlage deckungsgrad	= Eigenkapital / Sachanlagevermögen
Sachanlage deckungsgrad II	= (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen
Sachanlagenintensität	= Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
SIC	Standards Interpretation Committee
.....	
TEUR	Tausend Euro
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen x gefahrene Kilometer)
Traktion	Antrieb von Zügen
.....	
USD	United States Dollar
.....	
Vj	Vorjahr
.....	
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Working Capital	= Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
.....	
Zkm	Zugkilometer

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: oebb.at

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kundenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.



Projektleitung

Sabrine Al-Rawi BA

Projektteam & Redaktion

Gabi Zornig (Projektleitung Imageteil)
Mag. Harald Aschl & Konzernrechnungswesen
mit Unterstützung von firesys GmbH
(Corporate Governance, Konzernlagebericht und -abschluss)

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Imageteil)
www.newstouse.at

AutorInnen

Christa Danner, Matthias Flödl, Julia Kropik,
Friedrich Ruhm, Theresa Steininger-Mocnik (Imageteil)

Lektorat

Jürgen Ehrmann

Fotos

Günter Dinhobl, Harald Eisenberger, Moni Fellner,
Michael Fritscher, Johann Kapferer, Marek Knopp,
Maximilian Mertl, David Payr, Sailer Brothers,
Andreas Scheiblecker, Martin Steiger, Roland Steinberger,
Gert Steinhäler, Alex Wallner, Georg Wilke, Chris Zenz,
Zepf, 3D-Schmiede, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111022-1779
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

Druck & Herstellung

Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB
Dieser Bericht wurde CO₂-neutral auf in Österreich produzierten Recyclingpapier aus 100 % Altstoffen gedruckt.

© 2022, ÖBB-Holding AG

Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“ etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund verschiedener Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: konzern.oebb.at/gb2021



26/07

Solaroffensive in Vorarlberg fortgesetzt

Nach dem Bahnhof Hohenems hat die ÖBB-Infrastruktur AG am Bahnhof Rankweil eine weitere Fotovoltaikanlage in Vorarlberg errichtet. Der Bahnhof Rankweil kann damit zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbarer Energie versorgt werden. Die ÖBB setzen damit ein weiteres klares Zeichen für mehr Stromgewinnung aus Solarenergie.



12/08

Wichtige Etappe für Megaprojekt Koralmbahn

Zwischen Graz und Weitendorf entsteht der letzte große Rohbauabschnitt der 130 Kilometer langen Hochleistungsstrecke von Graz nach Klagenfurt. Technisches Highlight ist eine 3,2 Kilometer lange Unterflurtrasse. Züge tauchen künftig südlich der A2-Querung ab, fahren unter der B67 vorbei am Flughafen und kommen bei Zettling wieder an die Oberfläche.

Das war 2021

10/08

Bau-Meilenstein für Pumpspeicherkraftwerk Tauernmoos

Im Pinzgauer Stubachtal läuft eines der nachhaltigsten Bauprojekte der ÖBB. Seit Herbst 2020 wird am Ausbau der Kraftwerksgruppe gearbeitet. Mit dem Durchschlag des 3,8 Kilometer langen Zufahrtstunnels vom Enzingerboden zur künftigen Kaverne des Krafthauses wurde nach nur elf Monaten ein wichtiger Meilenstein erreicht.



23/08

ÖBB-Technische Services treten zukünftig als ÖBB TRAIN TECH auf

Mit ihren Leistungen und Services auf dem Markt ist die ÖBB-Technische Services-GmbH heute eines der größten Technikunternehmen Österreichs. Um noch präsenter zu sein, werden die Technischen Services künftig mit einem neuen Logo auftreten: ÖBB TRAIN TECH.



02/09

ÖBB launchen neue Kampagne „Durchsage for future“

Die ÖBB setzen bei der neuen Klimaschutzkampagne auf Dringlichkeit. Die Verlagerung auf die Schiene ist ein wichtiger Faktor, um die Klimaziele zu erreichen und Green Jobs zu schaffen. Die Menschen sollen motiviert werden, aktiv Teil einer Bewegung in Richtung Zukunft zu werden.



30/09

Vorverkauf für KlimaTicket gestartet

Mit 1. Oktober startete der Vorverkauf für das KlimaTicket an allen Personenkassen der ÖBB mit dem Early-Bird-Preis von 949 Euro. Seit 26. Oktober kann man mit dem KlimaTicket in allen öffentlichen Verkehrsmitteln durch ganz Österreich reisen – seit 1. November dann zum regulären Preis von 1.095 Euro.



22/11

Mit dem Postbus-Shuttle kostenlos zum Impfen und Testen

Seit Anfang April ist das Postbus-Shuttle nun schon in Steyregg, St. Georgen an der Gusen und Luftenberg unterwegs und bringt von rund 250 Haltpunkten die Menschen an ihr Ziel. Die Österreichische Postbus AG will mit dem Angebot einen Beitrag zu einer sicheren (Vor)Weihnachtszeit leisten und bringt die Menschen kostenlos und auf Abruf zu ihren Terminen zu den umliegenden Impf- und Teststraßen.

01/12

Rollende Landstraße (ROLA) entwickelt sich gut

Die Rollende Landstraße (ROLA) ist ein wichtiger Baustein der Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene. Im Jahr 2021 konnten die Ergebnisse der Vorjahre bereits im Herbst übertroffen werden. Mit Ende Oktober 2021 wurden knapp 158.000 Lkw auf allen ROLA-Verbindungen verzeichnet.



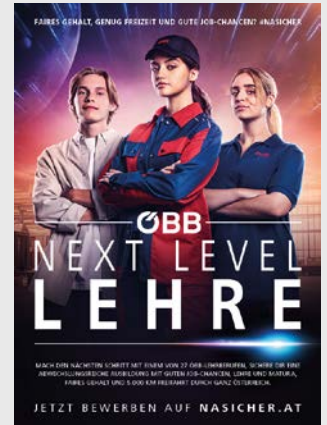
»Das KlimaTicket ist ein echter Gamechanger für den öffentlichen Verkehr. Mit einem einzigen, günstigen Ticket für den öffentlichen Verkehr wird der Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn richtig attraktiv.«

ANDREAS MATTHÄ, CEO ÖBB-HOLDING AG

04/11

Next Level Lehre: ÖBB starten neue Lehrlingskampagne

Rund 600 neue Lehrlinge werden bei den ÖBB Jahr für Jahr gesucht. Um hier die besten Köpfe zu erreichen und für das Klimaschutzunternehmen Nr. 1 zu begeistern, wurde eine neue Sci-Fi-Game-Kampagne kreiert, die an der Lebenswelt der jungen Menschen angedockt.



03/12

Purple Light-up: ÖBB beleuchten Wiener Hauptbahnhof violett

Anlässlich des internationalen Tags der Menschen mit Behinderungen nahmen die ÖBB an der globalen Purple Light-up-Aktion teil und beleuchteten den Wiener Hauptbahnhof ganz in purple – ein besonderes Zeichen, das den tagtäglichen Einsatz der Kolleg:innen der ÖBB für Barrierefreiheit in ein besonderes Licht rückt.



13/12

Neuer Nightjet nach Paris startet

Am 13. Dezember fuhr der erste ÖBB Nightjet von Wien über München und Straßburg nach Paris. Um 19:40 Uhr startete NJ 468 seine Premierenfahrt. Die ÖBB fahren in Kooperation mit der SNCF und DB ab 13. Dezember 2021 dreimal wöchentlich – Montag, Donnerstag und Samstag – mit dem Nightjet von Wien nach Paris.

4 Mio.t

CO₂ ersparen die ÖBB jährlich Österreichs Umwelt durch ihre Verkehrsdienstleistungen mit Bahn und Bus (ausgenommen pandemiebedingte Leistungsrückgänge).

Eine Reise mit dem Zug ist rund

30

mal klimafreundlicher als eine Fahrt mit dem Pkw.

Jede mit dem Zug transportierte Tonne Fracht ist

30

mal klimafreundlicher als mit dem Lkw.

Eine Fahrt mit dem Zug ist rund

50

mal klimafreundlicher als eine Reise mit dem Flugzeug.

Eine Fahrt mit dem Postbus ist rund

3

mal klimafreundlicher als eine Fahrt mit dem Pkw.

Die ÖBB sind im Bereich Mobilität das **größte Klimaschutzunternehmen** des Landes.

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

unsereoebb.at