Jahresfinanzbericht

für das

Geschäftsjahr 2021

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Teil 1	**Einzelabschluss**	**3-128**
	Jahresabschluss	3
	Lagebericht	58
	Verantwortlichkeitserklärung	116
	Bestätigungsvermerk	117
Teil 2	**Konzernabschluss**	**130-349**
	Jahresabschluss	130
	Lagebericht	212
	Verantwortlichkeitserklärung	336
	Bestätigungsvermerk	337

JAHRESABSCHLUSS
und
Lagebericht

zum
31. DEZEMBER 2021
der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Jahresabschluss und Lagebericht 2021
der
ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Bilanz
Gewinn- und Verlustrechnung
Anlagenspiegel
Kostenbeitragsspiegel

Anhang
Lagebericht

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	59.179.589,77	59.900.876,82
2. Kostenbeiträge an Dritte	1.247.699.829,77	1.217.218.497,18
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	108.877.944,23	67.172.788,08
Summe I	**1.415.757.363,77**	**1.344.292.162,08**
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grund	20.008.275.588,51	19.468.386.082,26
2. Technische Anlagen und Maschinen	4.442.766.557,17	4.409.832.056,32
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.987.805,87	33.333.958,67
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	6.950.388.856,09	5.893.995.526,34
Summe II	**31.433.418.807,64**	**29.805.547.623,59**
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.946.392,67	129.946.392,67
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.333.333,42	8.000.000,08
3. Beteiligungen	72.206.259,01	72.588.716,17
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	47.034.451,14	45.045.408,41
5. Sonstige Ausleihungen	55.820.245,21	63.837.304,67
Summe III	**310.340.681,45**	**319.417.822,00**
Summe A	**33.159.516.852,86**	**31.469.257.607,67**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	34.171.468,01	32.635.874,50
2. Unfertige Erzeugnisse	56.387.117,74	38.585.665,25
3. Noch nicht abrechenbare Leistungen	18.597.376,28	11.648.684,37
4. Geleistete Anzahlungen für Vorräte	273.810,00	0,00
Summe I	**109.429.772,03**	**82.870.224,12**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	*84.262.665,33*	*130.821.600,41*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*2.560.130,00*	*3.690.195,00*
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	*225.425.068,68*	*170.832.796,67*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*0,00*	*0,00*
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	*1.346.760,62*	*1.680.882,22*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*0,00*	*0,00*
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	*95.951.812,90*	*149.658.356,09*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*14.114.578,45*	*13.642.861,79*
Summe II	**406.986.307,53**	**452.993.635,39**
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		
1. Kassenbestand	847,77	2.170,95
2. Guthaben bei Kreditinstituten	1.716.046,39	155.710,24
Summe III	**1.716.894,16**	**157.881,19**
Summe B	**518.132.973,72**	**536.021.740,70**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**216.503.773,23**	**224.126.760,67**
D. Aktive latente Steuern	**17.309.367,88**	**15.877.154,73**
Summe Aktiva	**33.911.462.967,69**	**32.245.283.263,77**

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Passiva	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. Eigenkapital		
I. Eingefordertes und einbezahltes Grundkapital	500.000.000,00	500.000.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Nicht gebundene Kapitalrücklage	568.573.953,93	568.573.953,93
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	17.411.800,00	17.411.800,00
2. Andere (freie) Rücklagen	18.889.711,12	17.457.497,97
IV. Bilanzgewinn	238.883.980,67	256.224.065,54
davon Gewinnvortrag	*256.224.065,54*	*253.546.974,83*
Summe A	**1.343.759.445,72**	**1.359.667.317,44**
B. Kostenbeiträge von Dritten	**5.776.994.357,62**	**5.656.081.526,12**
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	33.351.332,00	32.166.770,00
2. Rückstellung für Pensionen	1.087.960,00	1.186.443,00
3. Sonstige Rückstellungen	487.064.326,85	447.458.253,44
Summe C	**521.503.618,85**	**480.811.466,44**
D. Verbindlichkeiten		
1. Anleihen	10.383.002.051,59	11.431.509.070,38
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*1.500.000.000,00*	*1.053.461.914,70*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*8.883.002.051,59*	*10.378.047.155,68*
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	*3.865.836.699,85*	*3.879.075.558,75*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*7.660.279,50*	*13.413.594,53*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*3.858.176.420,35*	*3.865.661.964,22*
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	*3.429.397,89*	*2.864.888,61*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*3.429.397,89*	*2.864.888,61*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*0,00*	*0,00*
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	*767.911.142,10*	*640.673.669,29*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*702.530.314,08*	*578.462.506,71*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*65.380.828,02*	*62.211.162,58*
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	*597.153.084,99*	*1.025.559.380,16*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*597.153.084,99*	*1.025.559.380,16*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*0,00*	*0,00*
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	*2.397.933,18*	*2.445.564,40*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*2.397.933,18*	*2.445.564,40*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*0,00*	*0,00*
7. Sonstige Verbindlichkeiten	*9.823.872.603,26*	*7.134.843.274,84*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*1.365.888.114,35*	*1.896.345.008,66*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*8.457.984.488,91*	*5.238.498.266,18*
davon aus Steuern	*21.340.776,56*	*19.661.867,55*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*21.340.776,56*	*19.661.867,55*
davon für soziale Sicherheit	*15.850.920,06*	*13.080.692,27*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*15.850.920,06*	*13.080.692,27*
Summe D	**25.443.602.912,86**	**24.116.971.406,43**
E. Rechnungsabgrenzungsposten	**825.602.632,64**	**631.751.547,34**
Summe Passiva	**33.911.462.967,69**	**32.245.283.263,77**
Haftungsverhältnisse	166.356.403,01	94.568.892,34

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Gewinn- und Verlustrechnung 2021

	2021 EUR	2020 EUR
1. Umsatzerlöse	**903.862.715,09**	**875.129.269,50**
2. Veränderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	**7.272.552,38**	**2.295.423,08**
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	**329.766.518,75**	**321.809.323,10**
4. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	46.009.888,56	51.835.529,77
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	17.905.593,40	26.042.470,55
c) Übrige	2.002.339.176,47	2.050.317.702,81
davon Zuschuss des Bundes gem §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 BBG	*985.287.909,79*	*1.046.929.932,24*
davon Zuschuss Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG	*985.153.863,84*	*969.842.487,94*
Summe sonstige betriebliche Erträge	**2.066.254.658,43**	**2.128.195.703,13**
5. Gesamterträge (Zwischensumme aus 1 bis 4)	**3.307.156.444,65**	**3.327.429.718,81**
6. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	-115.666.952,05	-89.241.718,84
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-399.194.105,16	-372.751.659,22
Summe Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	**-514.861.057,21**	**-461.993.378,06**
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-876.742.812,75	-872.752.080,00
aa) Löhne	*-130.292.721,48*	*-116.614.398,63*
bb) Gehälter	*-746.450.091,27*	*-756.137.681,37*
b) Soziale Aufwendungen	-227.244.972,45	-235.846.076,40
aa) Aufwendungen für Altersversorgung	*-2.872.636,04*	*-8.978.657,21*
bb) Aufwendungen für Abfertigungen und betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	*-7.173.192,46*	*-9.507.804,83*
cc) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	*-217.198.421,05*	*-217.359.614,36*
dd) sonstige Sozialaufwendungen	*-722,90*	*0,00*
Summe Personalaufwand	**-1.103.987.785,20**	**-1.108.598.156,40**
8. Abschreibungen		
a) Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-961.146.102,84	-950.386.451,51
b) abzüglich der Auflösung passivierter Kostenbeiträge	*145.227.345,98*	*155.039.207,13*
Summe Abschreibungen	**-815.918.756,86**	**-795.347.244,38**
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-38.053.756,03	-44.250.717,67
b) Übrige	-454.455.103,37	-438.660.922,94
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	**-492.508.859,40**	**-482.911.640,61**
10. Zwischensumme aus 5 bis 9	**379.879.985,98**	**478.579.299,36**

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Gewinn- und Verlustrechnung 2021

	2021 EUR	2020 EUR
11. Erträge aus Beteiligungen	**25.891.271,38**	**4.119.750,17**
davon aus verbundenen Unternehmen	*22.780.844,38*	*4.114.988,27*
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	**5.516.099,26**	**6.069.500,26**
davon aus verbundenen Unternehmen	*152.571,86*	*214.705,18*
13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	**13.047.090,28**	**5.961.316,41**
davon aus verbundenen Unternehmen	*114.276,21*	*421.665,26*
14. Aufwendungen aus Finanzanlagen	**-16.584.560,16**	**-1.178.863,71**
davon Abschreibungen	*-16.582.457,16*	*-1.176.781,71*
davon Aufwendungen aus verbundenen Unternehmen	*-2.103,00*	*-2.082,00*
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	**-425.430.475,49**	**-490.781.884,95**
davon aus verbundenen Unternehmen	*-1.962.581,96*	*-1.955.557,09*
16. Zwischensumme aus 11 bis 16	**-397.560.574,73**	**-475.810.181,82**
17. Ergebnis vor Steuern	**-17.680.588,75**	**2.769.117,54**
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**1.772.717,03**	**-1.010.583,42**
a) Steuerumlage an den Gruppenträger	341.100,78	-3.520,93
b) latente Steuern	1.432.213,15	-1.006.556,59
19. Ergebnis nach Steuern = Jahresfehlbetrag/-überschuss	**-15.907.871,72**	**1.758.534,12**
20. Auflösung von Gewinnrücklagen	**0,00**	**1.006.556,59**
21. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	**-1.432.213,15**	**-88.000,00**
22. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	**256.224.065,54**	**253.546.974,83**
23. Bilanzgewinn	**238.883.980,67**	**256.224.065,54**

Anlagenspiegel zum 31. 12. 2021

	Anschaffungs- und/oder Herstellungskosten							Entwicklung der kumulierten Abschreibun		Buchwerte					
	Stand am 01.01.2021	Zugänge	in den Zugängen bereits enthaltene Fremdkapitalzinsen	Nachakti-vierungen	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2021	Abschreibungen kumuliert am 01.01.2021	Abschreibungen kumuliert am 31.12.2021	Buchwerte am 01.01.2021	Zugänge	Abschreibungen des Jahres inkl. a.o. Abschreibung	Abgang	Umbuchung	Buchwerte am 31.12.2021
	EUR	EUR		EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände															
1. Konzessionen, gewerbliche Schutz-rechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	189 371 508,72	7 919 747,59	0,00	0,00	-2 618 455,55	3 943 294,33	198 616 095,09	-136 883 598,93	-148 618 387,89	52 487 909,79	7 919 747,59	-14 270 278,80	-82 965,71	3 943 294,33	49 997 707,20
2. Entwicklungskosten	11 233 237,50	611 769,70	0,00	0,00	0,00	4 438 112,38	16 283 119,58	-3 820 270,47	-7 101 237,01	7 412 967,03	611 769,70	-3 280 966,54	0,00	4 438 112,38	9 181 882,57
3. Kostenbeiträge an Dritte	1 496 507 211,88	44 181 148,07	0,00	0,00	-262 804,00	11 055 126,89	1 551 480 682,84	-279 288 714,70	-303 780 853,07	1 217 218 497,18	44 181 148,07	-24 615 300,27	-80 758,10	10 996 242,89	1 247 699 829,77
4. Kostenbeiträge an verbundene Unternehmen	2 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 500,00	-2 500,00	-2 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau (IAV)	67 172 788,08	61 147 040,74	0,00	0,00	-1 039 150,52	-18 402 734,07	108 877 944,23	0,00	0,00	67 172 788,08	61 147 040,74	0,00	-1 039 150,52	-18 402 734,07	108 877 944,23
Summe I.	1 764 287 246,18	113 859 706,10	0,00	0,00	-3 920 410,07	1 033 799,53	1 875 260 341,74	-419 995 084,10	-459 502 977,97	1 344 292 162,08	113 859 706,10	-42 166 545,61	-1 202 874,33	974 915,53	1 415 757 363,77
II. Sachanlagen															
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich Bauten auf fremdem Grund															
a) Grundstücke	1 159 761 496,43	29 618 606,54	0,00	0,00	-1 886 974,17	-23 370 238,81	1 164 122 889,99	-849 335,65	-849 335,65	1 158 912 160,78	29 618 606,54	0,00	-1 886 974,17	-23 370 238,81	1 163 273 554,34
b) Unterbau	17 542 291 744,42	362 538 496,66	4 467 072,51	10 000,00	-17 761 178,88	243 428 376,59	18 130 507 438,79	-4 888 647 271,61	-5 133 902 814,28	12 653 644 472,81	362 538 496,66	-259 249 887,00	-3 783 645,67	243 455 187,71	12 996 604 624,51
c) Oberbau	7 416 618 487,35	328 200 840,22	838 553,13	713 328,37	-110 339 089,28	61 087 372,14	7 696 280 938,80	-3 707 177 111,33	-3 841 584 952,32	3 709 441 376,02	328 206 290,22	-225 849 651,44	-18 219 400,46	61 117 372,14	3 854 695 986,48
d) Hochbau	3 599 165 575,04	80 868 970,22	740 748,36	69 821,41	-17 469 406,09	50 403 549,53	3 713 038 510,11	-1 652 777 502,39	-1 719 337 086,93	1 946 388 072,65	80 868 970,22	-82 370 544,34	-1 562 916,06	50 377 840,71	1 993 701 423,18
Summe 1.	29 717 837 303,24	801 226 913,64	6 046 374,00	793 149,78	-147 456 648,42	331 549 059,45	30 703 949 777,69	-10 249 451 220,98	-10 695 674 189,18	19 468 386 082,26	801 232 363,64	-567 470 082,78	-25 452 936,36	331 580 161,75	20 008 275 588,51
2. Technische Anlagen und Maschinen															
a) Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5 572 989 567,71	116 929 619,86	1 453 774,86	250 000,00	-31 151 026,99	98 814 503,94	5 757 832 664,52	-3 422 473 433,75	-3 608 376 996,98	2 150 516 133,96	116 999 619,86	-214 359 994,62	-2 519 974,95	98 819 883,29	2 149 455 667,54
b) Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	4 533 754 016,95	84 732 480,18	1 153 647,79	0,00	-14 511 537,22	68 375 546,68	4 672 350 506,59	-2 355 617 768,79	-2 456 896 713,16	2 178 136 248,16	84 732 480,18	-112 392 929,66	-3 419 646,19	68 397 640,94	2 215 453 793,43
c) Fahrpark	11 102 140,80	0,00	0,00	0,00	-114 236,00	0,00	10 987 904,80	-11 042 487,31	-10 973 482,72	59 653,49	0,00	-6 391,18	-38 840,23	0,00	14 422,08
d) Maschinen und maschinelle Anlagen	243 219 608,41	8 796 118,49	13 901,17	0,00	-1 120 577,04	1 583 532,47	252 478 682,33	-162 099 587,70	-174 636 008,21	81 120 020,71	8 796 118,49	-13 604 642,98	-52 354,57	1 583 532,47	77 842 674,12
Summe 2.	10 361 065 333,87	210 458 218,53	2 621 323,82	250 000,00	-46 897 377,25	168 773 583,09	10 693 649 758,24	-5 951 233 277,55	-6 250 883 201,07	4 409 832 056,32	210 528 218,53	-340 363 958,44	-6 030 815,94	168 801 056,70	4 442 766 557,17
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	175 546 212,76	5 696 286,84	21 182,58	0,00	-7 448 107,43	1 441 403,06	175 235 795,23	-142 212 254,09	-143 247 989,36	33 333 958,67	5 696 286,84	-8 439 957,39	-44 193,40	1 441 711,15	31 987 805,87
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau (SAV)	5 893 995 526,34	1 586 581 337,92	99 439 336,64	0,00	-4 298 442,19	-525 889 565,98	6 950 388 856,09	0,00	0,00	5 893 995 526,34	1 586 581 337,92	0,00	-4 298 442,19	-525 889 565,98	6 950 388 856,09
5. Geringwertige Vermögensgegenstände	0,00	2 705 558,62	0,00	0,00	-2 705 558,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 705 558,62	-2 705 558,62	0,00	0,00	0,00
Summe II.	46 148 444 376,21	2 606 668 315,55	108 128 217,04	1 043 149,78	-208 806 133,91	-24 125 520,38	48 523 224 187,25	-16 342 896 752,62	-17 089 805 379,61	29 805 547 623,59	2 606 743 765,55	-918 979 557,23	-35 826 387,89	-24 066 636,38	31 433 418 807,64
III. Finanzanlagen															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	272 481 392,67	16 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	288 481 392,67	-142 535 000,00	-158 535 000,00	129 946 392,67	16 000 000,00	-16 000 000,00	0,00	0,00	129 946 392,67
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8 000 000,08	0,00	0,00	0,00	-2 666 666,66	0,00	5 333 333,42	0,00	0,00	8 000 000,08	0,00	0,00	-2 666 666,66	0,00	5 333 333,42
3. Beteiligungen	75 142 307,35	200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75 342 307,35	-2 553 591,18	-3 136 048,34	72 588 716,17	200 000,00	-582 457,16	0,00	0,00	72 206 259,01
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	45 045 408,41	1 989 042,73	0,00	0,00	0,00	0,00	47 034 451,14	0,00	0,00	45 045 408,41	1 989 042,73	0,00	0,00	0,00	47 034 451,14
5. Sonstige Ausleihungen	63 837 304,67	3 733 399,20	0,00	0,00	-11 750 458,66	0,00	55 820 245,21	0,00	0,00	63 837 304,67	3 733 399,20	0,00	-11 750 458,66	0,00	55 820 245,21
Summe III.	464 506 413,18	21 922 441,93	0,00	0,00	-14 417 125,32	0,00	472 011 729,79	-145 088 591,18	-161 671 048,34	319 417 822,00	21 922 441,93	-16 582 457,16	-14 417 125,32	0,00	310 340 681,45
Gesamtsumme	48 377 238 035,57	2 742 450 463,58	108 128 217,04	1 043 149,78	-227 143 669,30	-23 091 720,85	50 870 496 258,78	-16 907 980 427,90	-17 710 979 405,92	31 469 257 607,67	2 742 525 913,58	-977 728 560,00	-51 446 387,54	-23 091 720,85	33 159 516 852,86

Abschreibungsgitter per 31.12.2021

	Abschreibungen kumuliert am 01.01.2021	Entwicklung der kumulierten Abschreibung: Abschreibungen des Jahres inkl. a.o. Abschreibung	Abgang	Umbuchung	Nachaktivierungen	Abschreibungen kumuliert am 31.12.2021
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	-136 883 598,93	-14 270 278,80	2 535 489,84	0,00	0,00	-148 618 387,89
2. Entwicklungskosten	-3 820 270,47	-3 280 966,54	0,00	0,00	0,00	-7 101 237,01
3. Kostenbeiträge an Dritte	-279 288 714,70	-24 615 300,27	182 045,90	-58 884,00	0,00	-303 780 853,07
4. Kostenbeiträge an verbundene Unternehmen	-2 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-2 500,00
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau (IAV)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe I.	-419 995 084,10	-42 166 545,61	2 717 535,74	-58 884,00	0,00	-459 502 977,97
II. Sachanlagen						
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich Bauten auf fremdem Grund						
a) Grundstücke	-849 335,65	0,00	0,00	0,00	0,00	-849 335,65
b) Unterbau	-4 888 647 271,61	-259 249 887,00	13 977 533,21	26 811,12	-10 000,00	-5 133 902 814,28
c) Oberbau	-3 707 177 111,33	-225 849 651,44	92 119 688,82	30 000,00	-707 878,37	-3 841 584 952,32
d) Hochbau	-1 652 777 502,39	-82 370 544,34	15 906 490,03	-25 708,82	-69 821,41	-1 719 337 086,93
Summe 1.	-10 249 451 220,98	-567 470 082,78	122 003 712,06	31 102,30	-787 699,78	-10 695 674 189,18
2. Technische Anlagen und Maschinen						
a) Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	-3 422 473 433,75	-214 359 994,62	28 631 052,04	5 379,35	-180 000,00	-3 608 376 996,98
b) Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	-2 355 617 768,79	-112 392 929,66	11 091 891,03	22 094,26	0,00	-2 456 896 713,16
c) Fahrpark	-11 042 487,31	-6 391,18	75 395,77	0,00	0,00	-10 973 482,72
d) Maschinen und maschinelle Anlagen	-162 099 587,70	-13 604 642,98	1 068 222,47	0,00	0,00	-174 636 008,21
Summe 2.	-5 951 233 277,55	-340 363 958,44	40 866 561,31	27 473,61	-180 000,00	-6 250 883 201,07
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-142 212 254,09	-8 439 957,39	7 403 914,03	308,09	0,00	-143 247 989,36
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau (SAV)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Geringwertige Vermögensgegenstände	0,00	-2 705 558,62	2 705 558,62	0,00	0,00	0,00
Summe II.	-16 342 896 752,62	-918 979 557,23	172 979 746,02	58 884,00	-967 699,78	-17 089 805 379,61
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-142 535 000,00	-16 000 000,00	0,00	0,00	0,00	-158 535 000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Beteiligungen	-2 553 591,18	-582 457,16	0,00	0,00	0,00	-3 136 048,34
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe III.	-145 088 591,18	-16 582 457,16	0,00	0,00	0,00	-161 671 048,34
Gesamtsumme	-16 907 980 427,90	-977 728 560,00	175 697 281,76	0,00	-967 699,78	-17 710 979 405,92

Kostenbeitragsspiegel per 31.12.2021

	Anschaffungs- und/oder Herstellungskosten					Entwicklung der Auflösung					Buchwerte					
	Stand am 01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2021	Abschreibungen kumuliert am 01.01.2021	Auflösungen des Jahres	Abgang	Umbuchung	Abschreibungen kumuliert am 31.12.2021	Buchwerte am 01.01.2021	Zugänge	Auflösungen des Jahres	Abgang	Umbuchung	Buchwerte am 31.12.2021
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände																
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	-31 915 727,49	-1 957,90	0,00	0,00	-31 917 685,39	25 228 780,48	1 648 482,22	0,00	0,00	26 877 262,70	-6 686 947,01	-1 957,90	1 648 482,22	0,00	0,00	-5 040 422,69
2. Entwicklungskosten	0,00	0,00	0,00	-48 721,31	-48 721,31	0,00	1 015,03	0,00	0,00	1 015,03	0,00	0,00	1 015,03	0,00	-48 721,31	-47 706,28
3. Kostenbeiträge an Dritte	-640 982 251,92	-45 573 128,75	44 169,35	-413 857,60	-686 925 068,92	105 670 471,25	3 629 268,59	-44 169,35	13 224,36	109 268 794,85	-535 311 780,67	-45 573 128,75	3 629 268,59	0,00	-400 633,24	-577 656 274,07
4. Kostenbeiträge an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau (IAV)	-1 066 488,83	-2 721 170,25	0,00	215 532,22	-3 572 126,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1 066 488,83	-2 721 170,25	0,00	0,00	215 532,22	-3 572 126,86
Summe I.	-673 964 468,24	-48 296 256,90	44 169,35	-247 046,69	-722 463 602,48	130 899 251,73	5 278 765,84	-44 169,35	13 224,36	136 147 072,58	-543 065 216,51	-48 296 256,90	5 278 765,84	0,00	-233 822,33	-586 316 529,90
II. Sachanlagen																
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich Bauten auf fremdem Grund																
a) Grundstücke	-554 019 921,95	-664 328,31	674 569,22	4 405,60	-554 005 275,44	144 293,37	0,00	0,00	0,00	144 293,37	-553 875 628,58	-664 328,31	0,00	674 569,22	4 405,60	-553 860 982,07
b) Unterbau	-6 206 387 688,68	-31 342 735,75	7 817 403,34	-27 930 996,53	-6 257 844 017,62	3 501 463 464,99	63 306 754,44	-6 802 605,75	11 231,87	3 557 978 845,55	-2 704 924 223,69	-31 342 735,75	63 306 754,44	1 014 797,59	-27 919 764,66	-2 699 865 172,07
c) Oberbau	-2 079 395 294,67	-7 527 028,18	58 413 895,93	-6 850 306,41	-2 035 358 733,33	1 790 740 096,46	26 217 475,28	-55 049 042,79	-30 000,00	1 761 878 528,95	-288 655 198,21	-7 527 028,18	26 217 475,28	3 364 853,14	-6 880 306,41	-273 480 204,38
d) Hochbau	-761 589 416,52	-4 754 242,42	1 487 980,74	-5 857 389,19	-770 713 067,39	463 567 057,78	13 939 729,21	-1 166 456,49	6 558,58	476 346 889,08	-298 022 358,74	-4 754 242,42	13 939 729,21	321 524,25	-5 850 830,61	-294 366 178,31
Summe 1.	-9 601 392 321,82	-44 288 334,66	68 393 849,23	-40 634 286,53	-9 617 921 093,78	5 755 914 912,60	103 463 958,93	-63 018 105,03	-12 209,55	5 796 348 556,95	-3 845 477 409,22	-44 288 334,66	103 463 958,93	5 375 744,20	-40 646 496,08	-3 821 572 536,83
2. Technische Anlagen und Maschinen																
a) Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	-1 623 564 151,25	-11 509 675,55	8 131 725,25	-6 964 801,49	-1 633 906 903,04	1 436 265 898,15	23 043 917,59	-7 893 530,23	-8,94	1 451 416 276,57	-187 298 253,10	-11 509 675,55	23 043 917,59	238 195,02	-6 964 810,43	-182 490 626,47
b) Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	-1 223 289 582,48	-3 734 970,07	4 134 391,30	-5 666 590,93	-1 228 556 752,18	990 312 382,95	12 496 383,93	-3 597 356,86	-1 005,87	999 210 404,15	-232 977 199,53	-3 734 970,07	12 496 383,93	537 034,44	-5 667 596,80	-229 346 348,03
c) Fahrpark	-4 885 628,86	0,00	37 991,41	0,00	-4 847 637,45	4 871 192,09	1 519,66	-25 074,30	0,00	4 847 637,45	-14 436,77	0,00	1 519,66	12 917,11	0,00	0,00
d) Maschinen und maschinelle Anlagen	-42 613 399,09	-403 026,74	77 466,35	-27 233,76	-42 966 193,24	37 702 021,23	847 124,27	-47 914,32	0,00	38 501 231,18	-4 911 377,86	-403 026,74	847 124,27	29 552,03	-27 233,76	-4 464 962,06
Summe 2.	-2 894 352 761,68	-15 647 672,36	12 381 574,31	-12 658 626,18	-2 910 277 485,91	2 469 151 494,42	36 388 945,45	-11 563 875,71	-1 014,81	2 493 975 549,35	-425 201 267,26	-15 647 672,36	36 388 945,45	817 698,60	-12 659 640,99	-416 301 936,56
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-4 881 078,99	-23 029,49	48 575,79	-2 672,60	-4 858 205,29	4 392 478,45	95 675,76	-49 826,17	0,00	4 438 328,04	-488 600,54	-23 029,49	95 675,76	-1 250,38	-2 672,60	-419 877,25
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau (SAV)	-801 295 655,73	-164 164 595,28	60 265,16	53 569 885,63	-911 830 100,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-801 295 655,73	-164 164 595,28	0,00	60 265,16	53 569 885,63	-911 830 100,22
5. Geringwertige Vermögensgegenstände	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe II.	-13 301 921 818,22	-224 123 631,79	80 884 264,49	274 300,32	-13 444 886 885,20	8 229 458 885,47	139 948 580,14	-74 631 806,91	-13 224,36	8 294 762 434,34	-5 072 462 932,75	-224 123 631,79	139 948 580,14	6 252 457,58	261 075,96	-5 150 124 450,86
III. Finanzanlagen																
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Beteiligungen	-40 553 376,86	0,00	0,00	0,00	-40 553 376,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-40 553 376,86	0,00	0,00	0,00	0,00	-40 553 376,86
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe III.	-40 553 376,86	0,00	0,00	0,00	-40 553 376,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-40 553 376,86	0,00	0,00	0,00	0,00	-40 553 376,86
Gesamtsumme	-14 016 439 663,32	-272 419 888,69	80 928 433,84	27 253,63	-14 207 903 864,54	8 360 358 137,20	145 227 345,98	-74 675 976,26	0,00	8 430 909 506,92	-5 656 081 526,12	-272 419 888,69	145 227 345,98	6 252 457,58	27 253,63	-5 776 994 357,62

Anhang
der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

für das Geschäftsjahr
2021

A N H A N G 2021 1

A. Allgemeine Vorbemerkungen 1

B. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 2

C. Erläuterungen zur Bilanz 11

D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 24

E. Sonstige Angaben 30

ANHANG 2021

A. Allgemeine Vorbemerkungen

Rechtliche Verhältnisse

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft ist auf Basis des § 29a Bundesbahngesetz (BBG) idF vom 18.08.2009 (BGBl I Nr. 95/2009) in der derzeitigen Form entstanden. Mit diesem Gesetz wurden die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und die Brenner Eisenbahn GmbH im Wege der Gesamtrechtsnachfolge unter sinngemäßer Anwendung des ersten bzw. zweiten Abschnittes des neunten Teiles des Aktiengesetzes 1965 mit der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft rückwirkend zum 01.01.2009 verschmolzen. Eine Gegenleistung (Gewährung von Aktien der ÖBB-Infrastruktur Bau AG) ist entfallen. Die Firma der übernehmenden Gesellschaft lautet mit Eintragung der Verschmelzung im Firmenbuch am 03.10.2009 „ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft“ (im Folgenden ÖBB-Infrastruktur AG).

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist im Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingetragen. Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (im Folgenden: ÖBB-Holding AG) als Muttergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG mit Sitz in Wien stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen auf, welcher im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird ebenfalls beim Handelsgericht Wien unter der FN 71396 w eingereicht.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung von Immobilien.

Steuerliche Verhältnisse

Der Verfassungsgerichtshof (VfGH) hat mit Erkenntnis G 128, 129/00-8 vom 22.06.2001 die Befreiung der Österreichischen Bundesbahnen von der unbeschränkten Körperschaftsteuerpflicht (§ 5 Z 1 KStG 1988) als verfassungswidrig aufgehoben. Die Österreichischen Bundesbahnen waren daher ab 01.01.2002 unbeschränkt körperschaftsteuerpflichtig. Gemäß § 50 Abs. 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 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 Bundesverwaltungsabgaben sowie von Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der jeweiligen im Bundesbahngesetz vorgesehenen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben.

Körperschaftsteuerpflichtig sind daher insbesondere die Erträge aus Stromgeschäften, die Vermietung und Verwertung von Liegenschaften, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen, nicht infrastrukturbezogene Fertigungs- und Bauleistungen für Dritte, sowie das Halten von Beteiligungen. Da aus den Jahren 2002 bis 2004 noch Verlustvorträge von rd. 2,0 Mrd. EUR bestehen, ist mittelfristig mit keinen Körperschaftsteuerzahlungen zu rechnen.

Es besteht ein steuerlicher Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG. Der gegenständliche Gruppenvertrag beginnt mit 01.01.2005, wobei der Gruppenträger – die ÖBB-Holding AG – berechtigt ist, weitere Mitglieder in die Unternehmensgruppe aufzunehmen (Beitritt zum Gruppenvertrag). Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Gruppenmitglied seit der Veranlagung 2005.

Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung ist das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds. Grundsätzlich wird ein positives steuerliches Ergebnis mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet, während ein negatives steuerliches Ergebnis lediglich insoweit eine Abgeltung erfährt, als es in der Gruppe verwertet werden kann.

Es gilt das Primat der Teilkonzernbetrachtung und der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe innerhalb des jeweiligen Teilkonzerns bei der Nutzung der steuerlichen Verluste; darüber hinaus gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe bei teilkonzernübergreifender Nutzung steuerlicher Verluste.

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

B. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Allgemeine Grundsätze

Der Jahresabschluss zum 31.12.2021 der ÖBB-Infrastruktur AG wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der derzeit geltenden Fassung aufgestellt. Die Gesellschaft ist als große Gesellschaft gemäß § 221 Abs. 3 UGB einzustufen.

Insbesondere fanden die Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie die Generalnorm des § 222 Abs. 2 UGB Beachtung um ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln. Bei der Erstellung des Jahresabschlusses wurde der Grundsatz der Vollständigkeit und Bewertungsstetigkeit eingehalten. Es wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen. Bei Vermögenswerten und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewandt.

Die Angemessenheit der wesentlichen Nutzungsdauern wird jährlich bzw. anlassbezogen überprüft. Im Geschäftsjahr 2021 wurden keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist in Staffelform nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Angaben erfolgen in Tausend EUR (TEUR) und in Millionen EUR (MEUR).

Anlagevermögen

Der Posten „**Immaterielle Vermögensgegenstände**“ wird zu Anschaffungskosten bewertet und planmäßig zum Vorjahr linear abgeschrieben bzw. soweit erforderlich um außerplanmäßige Abschreibungen vermindert. Geleistete Kostenbeiträge werden in Abhängigkeit der Nutzungsdauer der Vermögensgegenstände, für welche die Kostenbeiträge entrichtet wurden, abgeschrieben. Für die Ermittlung der Abschreibungen kommen unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zur Anwendung:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–15
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Die Bewertung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige, lineare und soweit erforderlich außerplanmäßige Abschreibungen. Grundstücke unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen. Die Nutzungsdauern betragen grundsätzlich unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80–150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20–80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Geringwertige Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis 800,00 EUR (§ 13 EStG 1988) werden im Berichtszeitraum sofort abgeschrieben. Im Anlagenspiegel werden diese geringwertigen Vermögensgegenstände unter den Zugängen, Abgängen und den Abschreibungen der Berichtsperiode dargestellt.

Gegenstände des Anlagevermögens werden bei voraussichtlich dauernder Wertminderung ohne Rücksicht darauf, ob ihre Nutzung zeitlich begrenzt ist, außerplanmäßig auf den niedrigeren Wert abgeschrieben, der ihnen am Abschlussstichtag unter Bedachtnahme auf die Nutzungsmöglichkeiten im Unternehmen beizulegen ist (außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 204 Abs. 2 UGB).

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzungsdauer kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung (unter Berücksichtigung der damit verbundenen Effekte aus der Auflösung von Kostenbeiträgen) bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um plus 1 Jahr um rd. -74,8 Mio. EUR (Vj. – 73,2 Mio. EUR) verringert bzw. minus 1 Jahr um rd. 104,0 Mio. EUR (Vj. 100,0 Mio. EUR) erhöht.

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 gesetzlichen Regelungen bzw. daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für in der ÖBB-Infrastruktur AG spezifische Sachverhalte.

Die im Geschäftsjahr 2021 aktivierten Fremdkapitalzinsen gemäß § 203 Abs. 4 UGB belaufen sich auf 108,1 Mio. EUR (Vj. 106,8 Mio. EUR). Der insgesamt nach § 203 Abs. 4 UGB aktivierte Betrag an Fremdkapitalzinsen ohne Berücksichtigung von planmäßigen Amortisationen infolge von Abschreibungen beträgt zum Stichtag 31.12.2021 740,5 Mio. EUR (Vj. 632,4 Mio. EUR).

Die **Finanzanlagen** werden zu Anschaffungskosten, vermindert um gegebenenfalls erforderliche außerplanmäßige Abschreibungen, bilanziert. Von der Möglichkeit, im Falle voraussichtlich nicht andauernder Wertminderung außerplanmäßige Abschreibungen vorzunehmen, wurde Abstand genommen.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens betreffen hauptsächlich Wertpapiere, die im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen vertragsgemäß angeschafft wurden und zur Abdeckung der in annähernd gleicher Höhe passivierten Leasingverpflichtungen dienen. Die darauf entfallenden Zinsen werden als Zugang zu diesem Posten ausgewiesen, Tilgungen werden als Abgang dargestellt.

Umlaufvermögen

Die **Vorräte** werden nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren bewertet. Ist der Marktpreis zum Abschlussstichtag geringer als der Durchschnittspreis, wird dieser zum Ansatz gebracht. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete, wieder verwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nichtgängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Zum 01.01.2013 wurden erstmals nicht mehr betrieblich genutzte Liegenschaften, welche für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), vom Anlagevermögen in das Umlaufvermögen in den Posten **„Unfertige Erzeugnisse“** umgegliedert. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienten. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie z.B. die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofes Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und „retogradem Vergleichswert“ bewertet. In die Anschaffungs- und Herstellungskosten von Vorräten sind alle Kosten des Erwerbs und der Be- und Verarbeitung sowie sonstige Kosten einzubeziehen, die angefallen sind, um diesen in den derzeitigen Zustand zu versetzen. Übersteigen die Herstellungskosten den retograden Vergleichswert, wird eine Abwertung vorgenommen.

Noch nicht abrechenbare Leistungen werden zu Herstellungskosten, vermindert um entsprechende Wertberichtigungen, bilanziert. In die Herstellungskosten werden folgende Aufwendungen miteinbezogen: Fertigungsmaterial, Fertigungslöhne, Sonderkosten der Fertigung, variable und angemessene Teile der fixen Produktionsgemeinkosten.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst. Forderungen in fremder Währung werden zum Kurs am Tage der Entstehung oder mit dem niedrigeren Devisenkurs am Bilanzstichtag bewertet. Für das Ausfallsrisiko wird durch entsprechende Einzelwertberichtigungen bzw. pauschale Einzelwertberichtigungen vorgesorgt.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach diesem Stichtag darstellen.

Aktive latente Steuern

Gemäß § 198 Abs. 9 UGB werden Latente Steuern angesetzt, wenn bei Vermögensgegenständen, Rückstellungen, Verbindlichkeiten oder einem Rechnungsabgrenzungsposten eine Differenz zwischen dem unternehmensrechtlichen und dem steuerrechtlichen Wertansatz besteht und sich diese Differenz in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich wieder abbaut. Bei einer zu erwartenden Steuerbelastung wird eine Rückstellung für passive latente Steuern in Höhe der voraussichtlichen zukünftigen Steuerbelastung gebildet. Bei einer zu erwartenden Steuerentlastung erfolgt die Bildung eines Aktivpostens für latente Steuern in Höhe der voraussichtlichen Steuerentlastungen. Latente Steuern werden saldiert ausgewiesen. Es erfolgt keine Abzinsung. Der anzuwendende Steuersatz beträgt 25 %.

Vom Wahlrecht aktive latente Steuern auf Verlustvorträge anzusetzen wird nicht Gebrauch gemacht.

Eigenkapital

Das **Grundkapital** beträgt unverändert zum Vorjahr 500.000.000,00 EUR, ist gänzlich eingezahlt und setzt sich aus 100.000 Stückaktien (Namensaktien) zusammen.

In den **gebundenen Rücklagen** wird die gesetzliche Rücklage in Höhe von 17.411.800,00 EUR (Vj. 17.411.800,00 EUR) ausgewiesen.

Die **nicht gebundenen Kapitalrücklagen** sind zum Vorjahr unverändert und setzen sich wie folgt zusammen:

in Tsd. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Verschmelzungsgeborene Kapitalrücklage vom 1.1.2009	241.756,5	241.756,5
Spaltungsgeborene Kapitalrücklage vom 31.12.2004	293.254,3	293.254,3
Gesellschafterzuschuss	28.053,4	28.053,4
Spaltungsgeborene Kapitalrücklage vom 1.1.2010	5.509,7	5.509,7
Summe nicht gebundene Kapitalrücklagen	**568.573,9**	**568.573,9**

Die spaltungsgeborene Kapitalrücklage zum 31.12.2004 resultiert aus der ÖBB-Umstrukturierung und stellt die Differenz zwischen dem damals verbliebenen Restvermögen und dem Grundkapital der Gesellschaft nach Kapitalherabsetzung dar.

Die verschmelzungsgeborene Kapitalrücklage betrifft das im Zuge der Verschmelzungsvorgänge übernommene Nettovermögen der ehemaligen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der Brenner Eisenbahn GmbH zum 01.01.2009 in Höhe von 241,8 Mio. EUR.

Die spaltungsgeborene Kapitalrücklage betrifft das im Zuge der Spaltungsvorgänge zum 01.01.2010 übertragene Reinvermögen des Teilbetriebes „TK-S“ und die daraus resultierende Reduktion des Beteiligungsansatz an der ÖBB-IKT Gesellschaft m.b.H. in Höhe von 1,7 Mio. EUR, sowie die Erhöhung des Beteiligungsansatzes an der ÖBB-IKT Gesellschaft m.b.H. aus der Einbringung des Teilbetriebes SAP-CCC der ÖBB-Holding AG in Höhe von 0,8 Mio. EUR und die Erhöhung des Beteiligungsansatzes aus der Verschmelzung der Scope Consulting Unternehmensberatung GmbH mit der ÖBB-IKT Gesellschaft m.b.H. in Höhe von 3,4 Mio. EUR. Aus der Verschmelzung der ÖBB-Dienstleistungs GmbH mit der ÖBB-IKT Gesellschaft m.b.H. zum 01.07.2010 resultiert eine Erhöhung des Beteiligungsansatzes und der Kapitalrücklage in Höhe von 3,0 Mio. EUR.

Der Gesellschafterzuschuss wurde im Zuge des Erwerbes weiterer Anteile an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE über Großmutterzuschüsse der ÖBB-Holding AG geleistet.

Kostenbeiträge von Dritten

Bei diesem Posten wurde für den ehemaligen Unternehmensbereich Infrastruktur des Rechtsvorgängers der Gesellschaft, der Österreichischen Bundesbahnen, wegen der Kostenträgerschaft des Bundes (§ 2 Abs. 2 Bundesbahngesetz 1992) und der Festlegungen für die Eröffnungsbilanz zum 01.01.1994 der sich aus den doppischen Bilanzierungsprinzipien ergebende Saldo zwischen dem Vermögen und den Schulden dieses Unternehmensbereiches in Höhe von rund 0,8 Mrd. EUR ausgewiesen. Weiters werden hier auch die Kostenbeiträge sonstiger Dritter zur Anschaffung oder Herstellung von Anlagen dargestellt. Die Auflösung der Kostenbeiträge korrespondiert mit der Abschreibung der bestehenden Anlagen.

Rückstellungen

Rückstellungen werden unter Beachtung des Vorsichtsprinzips für alle zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe oder dem Grunde nach ungewissen Verbindlichkeiten mit den Beträgen berücksichtigt, die nach vernünftiger unternehmerischer Beurteilung erforderlich sind. Langfristige Rückstellungen werden mit dem Erfüllungsbetrag erfasst gemäß den verlautbarten Zinssätzen für Restlaufzeiten des ÖBB-Konzerns bzw. einem durchschnittlichen Zinssatz von 0,23 - 0,43% (Vj. 0,01 - 0,11%) abgezinst.

Personalrückstellungen

Die Personalrückstellungen umfassen neben Vorsorgen für Urlaub und Überstunden hauptsächlich Rückstellungen für Abfertigungen sowie für Jubiläumsgelder. Die Abfertigungsrückstellungen werden in der Bilanz als gesonderter Posten ausgewiesen, während die Rückstellungen für Jubiläum, Urlaub und Überstunden in den sonstigen übrigen Rückstellungen ausgewiesen werden. Nähere Angaben zu den Personalrückstellungen finden sich in den nachfolgenden Erläuterungen. Die Veränderung der Jubiläums- und Abfertigungsrückstellungen werden im Personalaufwand dargestellt.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Parameter:

	31.12.2021	31.12.2020
Abfertigung Abzinsungsfaktor	1,30%	1,00%
Pension Abzinsungsfaktor	1,25%	0,85%
Jubiläum Abzinsungsfaktor	1,00%	0,55%
Gehaltssteigerungen	3,90%	3,60%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Mitarbeiter mit Definitivstellung für Jubiläum	0,00-1,24%	0,00-1,04%
Fluktuationsrate übrige Arbeiter und Angestellte für Jubiläum	0,00-7,42%	0,00-3,44%

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, welche nicht Bundesbeamte iSd § 21 Abs. 3 BBG idF Bundesgesetz BGBL I Nr. 71/2003 sind, wurde eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der Projected Unit Credit (PUC)-Methode, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Grundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand - (Vj: 2018-P). Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, im Personalaufwand erfasst. Die Zinsen auf die Rückstellungen für gesetzliche Abfertigungen sowie Auswirkungen aus einer Änderung des Zinssatzes werden im operativen Ergebnis erfasst.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie oben 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 wurden im Geschäftsjahr rd. 5,0 Mio. EUR (Vj. 4,4 Mio. EUR) in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG bzw. APK-Pensionskasse AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechtigte Mitarbeiter:innen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinaus gehende 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.

Jubiläumsgelder

Mitarbeiter:innen 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 Jubiläumsgeld von vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Grundlagen 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, im Personalaufwand erfasst. Die Zinsen auf die Rückstellungen für Jubiläumsgelder sowie Auswirkungen aus einer Änderung des Zinssatzes werden im operativen Ergebnis erfasst.

Die Jubiläumsgelder für die übrigen Mitarbeiter:innen werden gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages bzw. interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger und für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau bzw. aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive und im Ruhestand befindliche Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sowie für deren Hinterbliebene zu leisten. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gesetzlich verpflichtet, einen jährlichen Beitrag für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die ÖBB-Infrastruktur AG allen Angestellten in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2 % nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2021 auf rd. 2,9 Mio. EUR und 2020 auf rd. 8,9 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den die Gesellschaft seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pensionen belaufen sich auf höchstens 1,32 % des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung unter Berücksichtigung von Geldwertanpassungen. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen PUC-Methode mit einem Abzinsungsfaktor von 1,25% (Vj. 0,85%) und einem Pensionsantrittsalter von 60 Jahren (Vj. 60 Jahre).

Rückstellung für Haftpflichtrenten

Die künftigen Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungssatz von 0,23 - 0,43% (Vj. 0,01 - 0,11%) abgezinst.

Rückstellung für Rückbaumaßnahmen/ Stilllegungskosten

Laut § 28 Eisenbahngesetz hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens (EU) die vorübergehende oder dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines –Streckenteils zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem EU wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Vor der Bewilligung einer dauernden Einstellung des Betriebes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Weiterführung ist nachzuweisen, dass Bemühungen des antragstellenden Eisenbahnunternehmens zum Weiterbetrieb zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben. Die Erfolglosigkeit der Bemühungen ist anhand der Ergebnisse einer zumindest drei Monate dauernden öffentlichen Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote zu belegen.

Vor der Erteilung der Bewilligung ist der Landeshauptmann – sofern er nicht selbst zuständig ist - anzuhören. Wird die gänzliche oder dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines Streckenteils bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

Laut § 29 Eisenbahngesetz sind dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn.

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

Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen

Diese Rückstellung 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 Bewertung berücksichtigt.

Rückstellung für Freimachungskosten

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

Sonstige Rückstellungen

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 Infrastrukturbenützungsentgelts (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 und in den Spruchpunkten gekürzte Entgeltsätze festgelegt. Beide Bescheide sind noch nicht rechtskräftig, da Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht(BVwG) eingebracht wurden. Die Kürzungen orientieren sich zum überwiegenden Teil an den Kürzungen analog zu den Bescheiden zu den Entgeltjahren 2016-2018, wobei ein neuer, zusätzlicher Schwerpunkt auf die Berechnung des WACC und die Streichung der Valorisierung seitens der Behörde gelegt wurde. Da den Beschwerden gegen die Bescheide der SCK keine aufschiebende Wirkung zukommt, hat die INFRA im Geschäftsjahr 2021 die gemäß SCK Bescheid gekürzten Entgelte für die Entgeltjahre 2019 und 2020 zur Anwendung gebracht und gegenüber den EVU verrechnet (Gutschriften in Höhe von rd. 31,7 Mio. EUR).

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert. Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Entstehungskurs, dem höheren Devisenkurs am Bilanzstichtag oder zum gesicherten Kurs bewertet.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Erträge für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage darstellen.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsforderungen sind mit dem Anschaffungskurs oder mit dem niedrigeren Devisengeldkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Fremdwährungsverbindlichkeiten sind mit dem Anschaffungskurs oder mit dem höheren Devisenkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Derivative Finanzinstrumente

Der Marktwert der derivativen Finanzinstrumente basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem aktuellen Zinssatz zum Bilanzstichtag, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung des Marktwertes berücksichtigt.

Cross-Border-Leasing-Transaktionen

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Lease („CBL“)-Transaktionen über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, von denen zum 31.12.2021 eine (Vj. eine) Transaktion noch immer Gültigkeit hat.

Bei der CBL-Transaktion handelt es sich nur mehr 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.

Die noch bestehende CBL-Transaktion der ÖBB-Infrastruktur AG ist über Subleases der ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH überbunden.

Sanierung des Rating Triggers UniCredit Bank Austria

In Vorjahren wurden drei Transaktionen aufgrund der Ratingherabstufung saniert. Dafür mussten verpfändete Wertpapierdepots mit US-Treasuries in die CBL-Transaktionen eingebracht werden, von denen per 31.12.2021 noch zwei bestehen. Der Ankauf der US-Treasuries erfolgte währungskongruent kreditfinanziert (Private Placement). Die bestehenden PUAs (Payment Undertaking Agreement), welche die ÖBB-Infrastruktur AG nach der Einrichtung der Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dienen zur Rückzahlung des für den Ankauf der US-Treasuries abgeschlossenen Private Placements.

Der Sicherheitentausch betrifft rechtlich im Außenverhältnis zur Gänze die ÖBB-Infrastruktur AG. Das gilt auch für die weiterhin bestehenden PUAs und das Private Placement. Eine (Vj: eine) CBL-Transaktion mit zwei (Vj: zwei) Depots wird über die Sublease-Vereinbarungen an die ÖBB-Personenverkehr AG und an die ÖBB-Produktion GmbH weiterverrechnet.

Die bilanzielle Behandlung basiert auf folgenden Grundsätzen:

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt bei der ÖBB-Infrastruktur AG. Sämtliche die die ÖBB-Infrastruktur AG im Innen- und Außenverhältnis betreffenden Transaktionen sind ausgelaufen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesellschaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst.

Keine Fremdwährungsbewertung: Sämtliche Zahlungsströme (Leasingraten wie Rückfluss aus Veranlagungen) werden fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Es liegt somit eine geschlossene Position vor, sodass wirtschaftlich kein Fremdwährungsrisiko besteht, sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt. Die Werte in Fremdwährung wurden daher mit den historischen Kursen zum Abschluss der Transaktion eingefroren.

Ausweis von Ausleihungen/Wertpapieren bzw. Leasingverbindlichkeiten: Die am Beginn der Transaktion erhaltenen Mittel wurden in speziell strukturierte Produkte veranlagt, deren Renditen eine gleich hohe Verzinsung wie die Leasingverbindlichkeiten aufweisen. Diesen im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen Aktiva stehen grundsätzlich in gleicher Höhe Verbindlichkeiten aus Leasingtransaktionen (Ausweis unter den sonstigen Verbindlichkeiten) gegenüber.

Eventualverbindlichkeiten: Bei Payment Undertaking Agreements (PUA) haben die ÖBB eine Einmalzahlung an ein Bank- bzw. Leasinginstitut geleistet. Im Gegenzug dazu haben sich die Bank- bzw. Leasinginstitute unwiderruflich verpflichtet, künftig zu bestimmten Zeitpunkten und in bestimmter Höhe Zahlungen für die ÖBB zu leisten. In diesem Fall wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass durch die Zahlung an das Bank- bzw. Leasinginstitut sämtliche Zahlungsverpflichtungen erfüllt wurden und daher weder der Freistellungsanspruch aus dem PUA noch die Leasingverpflichtung in der Bilanz erfasst wurden.

Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallswahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Im Geschäftsjahr bestehen keine Wertberichtigungen (Vj: 0,0 Mio. EUR) auf Veranlagungen.

Zum 31.12.2021 bestehen im Ausmaß von rd. 1,8 Mio. EUR (Vj. 3,1 Mio. EUR) Forderungen gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG aus weiterverrechneten Aufwendungen im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen. Diese Ansprüche sind anlässlich der Auflösung einer Transaktion im Jahr 2016 entstanden.

C. Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgend erfolgt eine Aufgliederung der Bilanzposten nach den Gliederungsgrundsätzen des UGB.

Anlagevermögen

Die Gliederung des Anlagevermögens und die Veränderungen im Geschäftsjahr sind aus dem Anlagenspiegel ersichtlich.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2021 betragen 2.720,5 Mio. EUR (Vj. 2.578,5 Mio. EUR). Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bauten, technische Anlagen und Maschinen sowie um geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau.

Der Grundwert der Grundstücke, die in der Bilanz ausgewiesen werden, beträgt 1.163,3 Mio. EUR (Vj. 1.158,9 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr mussten keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Grund dauernder Wertminderung vorgenommen werden (Vj. 0,0 Mio. EUR).

Der Buchwert der im Geschäftsjahr abgegangenen Anlagen beträgt 37,0 Mio. EUR (Vj. 44,8 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Buchwertabgänge von Kostenbeiträgen von Dritten betrugen rund 6,3 Mio. EUR (Vj. 7,6 Mio. EUR). Insgesamt wurden unter Berücksichtigung der abgangsbedingten Auflösungen von Kostenbeiträgen Verluste in Höhe von 27,0 Mio. EUR (Vj. 28,2 Mio. EUR) und Gewinne in Höhe von 46,0 Mio. EUR (Vj. 51,8 Mio. EUR) aus dem Abgang von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen erzielt.

Im Geschäftsjahr wurden so wie im Vorjahr keine Kostenbeiträge an verbundene Unternehmen geleistet. 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.

Bei den Umbuchungen im Geschäftsjahr handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau" auf die spezifischen Anlagekonten umgebuchten Werte fertiggestellter Anlagen und andererseits um in den Vorräten dargestellte „Verwertungsobjekte". Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze im Zusammenhang mit unfertigen Erzeugnissen verwiesen.

Im Berichtsjahr wurden gemäß § 203 Abs. 4 UGB 108,1 Mio. EUR (Vj. 106,8 Mio. EUR) an Fremdkapitalzinsen in die Herstellungskosten von Anlagen miteinbezogen.

Finanzanlagen

Die „Anteile an verbundenen Unternehmen“ und „Beteiligungen“ gliedern sich wie folgt:

Inland	Land, Sitz	Eigenkapital 31.12.2021 in TEUR	Anteil v.H.	Jahresüberschuss/ -fehlbetrag 2021 in TEUR	
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	166	100%	28	f)
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	207	0%	-3	f)
Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	153	100%	34	g)
Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	63.417	0%	8.471	g)
Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	35	100%	27	e)
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	2.941	0%	2.104	e)
ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	7.702	100%	3.291	a)
ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	83	100%	0	b)
ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH und Co KG	A-1020 Wien	74.557	0%	860	b)
Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	102	100%	19	d)
WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	1.605	51%	1.205	c)
Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	14.930	43,05%	4.177	c)
Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	688	100%	329	d)
ÖBB-Stiftungsmanagement GmbH	A-1020 Wien	99	100%	27	h)
Tiefgarage Stuben GmbH & Co KG	A-6762 Stuben/Arlberg	123***)	0%	0***)	k. A.
LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	220	50%	-228	d)
Breitspur Planungsgesellschaft m.b.H.	A-1010 Wien	3.086	27,40%	-2.098	d)
ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	24	100%	1	i)
Ausland					
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	1.998.213**)	50%	0**)	c)
HIT RAIL B.V.	NL-3500 HA Utrecht	3.182*)	8%	64*)	k. A.
UIRR s.c.r.l (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (KG Anteil 2.500 EUR)	B-1000 Brussles	756****)	0%	5****)	k. A.

*) zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses noch keine Angaben für 2021 verfügbar, daher Angaben für 2020

**) vorläufige Angaben 2021

***) Jahresabschluss zum 1.10.2020

****) Jahresabschluss zum 31.12.2020

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Tochterunternehmen:

a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien

b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften

c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur, sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur

d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung

e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (z.B. Graffitientfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen

f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur

g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Spezialfahrzeugen und Straßenfahrzeugen

h) berufliche Aus- und Weiterbildung

i) Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

Mit folgenden Tochterunternehmen bestehen Ergebnisabführungsverträge:

Abweichend von den bestehenden Ergebnisabführungsverträgen kann mittels Gesellschafterbeschluss von einer Ausschüttung abgesehen werden.

Name der Gesellschaft	Abzuführendes Ergebnis	Anteil
Rail Equipment GmbH	Gewinn/Verlust	100%
Rail Equipment GmbH & Co KG	Gewinn/Verlust	100%
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	Gewinn/Verlust	100%
Mungos Sicher & Sauber GmbH	Gewinn/Verlust	100%
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	Gewinn/Verlust	100%

Unter den „Ausleihungen an verbundene Unternehmen“ wird die Forderung gegenüber einem verbundenen Unternehmen aus der Weiterverrechnung eines für die Gesellschaft aufgenommenen Kredites in Höhe von 5,3 Mio. EUR (Vj. 8,0 Mio. EUR) ausgewiesen. Hiervon beträgt der kurzfristige Anteil 5,3 Mio. EUR (Vj. 2,7 Mio. EUR).

Die „Wertpapiere des Anlagevermögens“ mit einem Buchwert von 47,0 Mio. EUR (Vj. 45,0 Mio. EUR) betreffen in Höhe 21,7 Mio. EUR (Vj. 20,2 Mio. EUR) Wertpapiere, die im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen vertragsgemäß angeschafft wurden, auf Depots liegen und zur Abdeckung der Leasingverpflichtungen zu verwenden sind, sowie in Höhe von 25,3 Mio. EUR (Vj. 24,8 Mio. EUR) US Treasury Wertpapiere. Von den „Wertpapieren des Anlagevermögens“ werden im Geschäftsjahr 2021 wie im Vorjahr keine Beträge fällig, die sofort zur vertragskonformen Zahlung von Leasingraten verwendet werden.

Im April 2015 wurden drei Transaktionen aufgrund der Ratingherabstufung im Geschäftsjahr 2014 mit einem Buchwert zum 31.12.2021 an US-Treasuries von 25,3 Mio. EUR (Vj. 24,8 Mio. EUR) saniert. Es wird auf die Ausführungen unter B. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (Cross-Border-Leasing) verwiesen.

Die „Sonstigen Ausleihungen“ in Höhe von 55,8 Mio. EUR (Vj. 63,8 Mio. EUR) betreffen die aus der Auflösung von CBL-Transaktionen in den Jahren 2010, 2012, 2016 und 2017 verbleibenden Depots.

Aus Wertpapieren und Ausleihungen aus CBL-Transaktionen wurden im Berichtszeitraum Zinserträge in Höhe von 6,2 Mio. EUR (Vj. 6,8 Mio. EUR) realisiert. Den Ausleihungserträgen steht ein Zinsaufwand in gleicher Höhe in der Position „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ gegenüber.

Umlaufvermögen

Vorräte

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 34,2 Mio. EUR (Vj. 32,6 Mio. EUR) sind bereits um Wertberichtigungen in Höhe von 2,6 Mio. EUR (Vj. 1,7 Mio. EUR) reduziert.

Unfertige Erzeugnisse

Dieser Posten in Höhe von 56,4 Mio. EUR (Vj. 38,6 Mio. EUR) betrifft die vom Anlagevermögen umgegliederten Liegenschaften, welche mangels betrieblicher Nutzung für den Verkauf entwickelt werden (Verwertungsobjekte).

Noch nicht abrechenbare Leistungen

Dieser Posten in Höhe von 18,6 Mio. EUR (Vj. 11,6 Mio. EUR) betrifft vor allem aktivierte Aufwendungen im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	104,9	151,0
Einzelwertberichtigung	-17,9	-17,4
Pauschale Einzelwertberichtigung	-2,6	-2,8
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**84,3**	**130,8**
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	225,4	170,8
Summe Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**225,4**	**170,8**
Sonstige Forderungen, Beteiligungsverhältnis	1,3	1,7
Summe Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**1,3**	**1,7**
Sonstige Forderungen	96,0	149,7
Summe sonstige Forderungen	**96,0**	**149,7**
Gesamtsumme Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	**407,0**	**453,0**

Restlaufzeiten der Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Geschäftsjahr 2021

in Mio. Euro	31.12.2021	bis 1 Jahr	mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	104,9	102,3	2,6
Einzelwertberichtigung	-17,9	-17,9	0,0
Pauschale Einzelwertberichtigung	-2,6	-2,6	0,0
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**84,3**	**81,7**	**2,6**
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	225,4	225,4	0,0
Summe Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**225,4**	**225,4**	**0,0**
Sonstige Forderungen, Beteiligungsverhältnis	1,3	1,3	0,0
Summe Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**1,3**	**1,3**	**0,0**
Sonstige Forderungen	96,0	81,8	14,1
Summe sonstige Forderungen	**96,0**	**81,8**	**14,1**
Gesamtsumme Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	**407,0**	**390,3**	**16,7**

Geschäftsjahr 2020

in Mio. Euro	31.12.2020	bis 1 Jahr	mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	151,0	147,3	3,7
Einzelwertberichtigung	-17,4	-17,4	0,0
Pauschale Einzelwertberichtigung	-2,8	-2,8	0,0
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**130,8**	**127,1**	**3,7**
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	170,8	170,8	0,0
Summe Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**170,8**	**170,8**	**0,0**
Sonstige Forderungen, Beteiligungsverhältnis	1,7	1,7	0,0
Summe Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**1,7**	**1,7**	**0,0**
Sonstige Forderungen	149,7	136,0	13,6
Summe sonstige Forderungen	**149,7**	**136,0**	**13,6**
Gesamtsumme Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	**453,0**	**435,7**	**17,3**

Die **Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Sublease - Verträge	1,8	3,1
Lieferungen und Leistungen	61,0	29,9
Sonstige	162,6	137,9
Summe	**225,4**	**170,8**

Zum 31.12.2021 bestehen im Wesentlichen Forderungen aus Sublease Verträgen im Ausmaß von rd. 1,8 Mio. EUR (Vj. 3,1 Mio. EUR) gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG aus weiterverrechneten Aufwendungen im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen. Diese Ansprüche sind anlässlich der Auflösung einer Transaktion im Jahr 2016 entstanden.

In den sonstigen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen sind Umsatzsteuerforderungen im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Steueransprüche aus der Vergangenheit gegenüber der ÖBB-Holding AG in Höhe von 141,0 Mio. EUR (Vj. 113,9 Mio. EUR), Forderungen aus der Ergebnisabfuhr in Höhe von 13,4 Mio. EUR (Vj. 10,9 Mio. EUR), die Forderung aus der Weiterverrechnung von für das Tochterunternehmen Güterterminal Werndorf Projekt GmbH übernommenen Kreditzinsen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vj. 0,1 Mio. EUR), sowie die Weiterverrechnung von der Vergebührung eines Mietvertrages in Höhe von 1,8 Mio. EUR (Vj. 1,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die **Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis** besteht, setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,3	1,7

Die **sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Zinsabgrenzungen Swaps	0,5	0,5
Vorsteuer Abschlagsrechnungen	40,9	44,7
Vorsteuer Inland	2,1	2,3
Vorsteuer Ausland	0,5	0,7
Forderungen aus Grundverkäufen	14,2	53,9
Forderungen aus Investitionszuschüssen/Kostenbeiträgen	12,5	23,6
Übrige sonstige Forderungen	25,2	23,9
Summe	**96,0**	**149,7**

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen wurden pauschale Einzelwertberichtigungen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vj. 0,1 Mio. EUR) gebildet.

In den sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen sind in Höhe von 21,3 Mio. EUR (Vj. 58,0 Mio. EUR) Erträge enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Es handelt sich hier um Zinsabgrenzungen aus Swaps in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vj. 0,5 Mio. EUR), Forderungen aus Grundverkäufen in Höhe von 14,2 Mio. EUR (Vj. 53,9 Mio. EUR), sowie einer Forderung aus der Energieverrechnung in Höhe von 6,7 Mio. EUR (Vj. 3,6 Mio. EUR).

Die übrigen sonstigen Forderungen setzten sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Förderung Kommunalkredit Wagenwaschanlage Graz	9,3	9,3
Energieverrechnung	6,7	3,6
Bescheide Epidemiegesetz	3,6	2,8
Strom + Kautionen	4,0	4,2
andere sonstige Forderungen	1,7	4,0
Summe	**25,2**	**23,9**

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Der Posten in Höhe von 1,7 Mio. EUR (Vj. 0,2 Mio. EUR) beinhaltet neben dem Kassenbestand in Höhe von 0,0 Mio. EUR (Vj. 0,0 Mio. EUR) auch Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 1,7 Mio. EUR (Vj. 0,2 Mio. EUR) aus der laufenden Zahlungsabwicklung.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktive Rechnungsabgrenzung beträgt 216,5 Mio. EUR (Vj. 224,1 Mio. EUR) und betrifft größtenteils mit 91,5 Mio. EUR (Vj. 105,8 Mio. EUR) vorausbezahlte Haftungsentgelte, Disagios in Höhe von 94,0 Mio. EUR (Vj. 86,7 Mio. EUR) sowie vorausbezahlte Bezüge und damit in Zusammenhang stehende Gehaltsnebenkosten in Höhe von 27,4 Mio. EUR (Vj. 28,9 Mio. EUR).

Aktive latente Steuern

Der Wert der aktivierten aktiven latenten Steuern beträgt zum 31.12.2021 rund 17,3 Mio. EUR. (Vj. 15,9 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurde so wie im Vorjahr vom Wahlrecht, Verlustvorträge auf latente Steuern zu aktivieren, nicht Gebrauch gemacht.

in TEUR	2020	2020	Veränderung 2021	Veränderung 2021	2021	2021
	aktive Differenzen	passive Differenzen	aktive Differenzen	passive Differenzen	aktive Differenzen	passive Differenzen
Grundstücke und Bauten inkl. Verwertungsobjekte	61.927,6	0,0	5.594,4	0,0	67.522,0	0,0
Sonstige Beteiligungen	1.581,0	0,0	134,5	0,0	1.715,5	0,0
Differenzen Gesamt	**63.508,6**	**0,0**	**5.728,9**	**0,0**	**69.237,5**	**0,0**
25%	15.877,2	0,0	1.432,2	0,0	17.309,4	0,0
aktive latente Steuern saldiert	**15.877,2**	**0,0**	**1.432,2**	**0,0**	**17.309,4**	**0,0**

Eigenkapital

Das Grundkapital, das dem genehmigten Kapital entspricht, beträgt 500,0 Mio. EUR (Vj. 500,0 Mio. EUR) und wird ausschließlich von der ÖBB-Holding AG gehalten. Es handelt sich um 100.000 Stückaktien (Namensaktien).

Kostenbeiträge von Dritten

Unter diesen Posten bilanziert die ÖBB-Infrastruktur AG erhaltene, nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse. Die Anlagegüter, für die Kostenbeiträge von Dritten geleistet wurden, werden im Anlagevermögen aktiviert und nach Inbetriebnahme auf die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögensgegenstände als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge Abschreibung wird ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibung auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen“ ausgewiesen. Soweit die Auflösung von Kostenbeiträgen Anlagenabgänge betrifft, erfolgt grundsätzlich eine Saldierung mit den betreffenden Abgangsbuchwerten, die bei einem Gewinn aus dem Abgang in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. im Fall eines Verlustes aus dem Abgang im sonstigen betrieblichen Aufwand dargestellt werden. Die Entwicklung der Kostenbeiträge von Dritten ist im Kostenbeitragsspiegel ersichtlich. Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH.

Rückstellungen

Die Rückstellungen betragen in Summe zum Bilanzstichtag 521,5 Mio. EUR (Vj. 480,8 Mio. EUR) und gliedern sich wie folgt:

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und sonstige Personalverpflichtungen

Die Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und sonstige Personalverpflichtungen zum 31.12.2021 zeigen folgende Entwicklung:

in Mio. Euro	Stand 01.01.2021	Umglied. 2021	Verbrauch 2021	Auflösung 2021	Zuführung 2021	Zinseffekt 2021	Stand 01.01.2022
Rückstellungen ABFERTIGUNGEN	32,2	-0,2	-0,5	0,0	1,5	0,3	33,4
Rückstellungen PENSIONEN	1,2	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	1,1
Rückstellungen JUBILÄUMSZUWENDUNGEN	123,2	-0,2	-9,8	0,2	7,5	0,0	120,9
Rückstellungen ÜBERSTUNDENVERGÜTUNGEN	27,0	0,0	-1,0	0,0	4,5	0,0	30,6
Rückstellungen URLAUBE	30,3	0,1	0,0	-0,5	0,0	0,0	29,8
Rückstellungen AUSGLEICHSTAXE	0,8	0,0	-0,7	-0,1	0,9	0,0	0,9
Rückstellungen SONSTIGER PERSONALAUFWAND	6,6	-0,1	-3,2	-0,4	3,7	0,0	6,6
Summe Personalrückstellungen	**221,3**	**-0,4**	**-15,1**	**-1,0**	**18,1**	**0,3**	**223,2**

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen zum 31.12.2021 zeigen folgende Entwicklung:

in Mio. Euro	Stand 01.01.2021	Verbrauch 2021	Auflösung 2021	Zuführung 2021	Zinseffekt 2021	Stand 01.01.2022
Rückstellungen UMWELTSCHUTZMASSNAHMEN	34,5	-1,3	-0,4	0,8	0,0	33,5
Rückstellungen STILLLEGUNGSKOSTEN	48,5	0,0	-10,5	0,0	0,0	37,9
Rückstellungen FREIMACHUNGEN	23,1	-4,9	-1,6	3,9	0,0	20,5
Rückstellungen HAFTPFLICHTRENTEN	2,5	-0,2	-0,1	0,1	0,0	2,4
Rückstellungen KW SCHÖNBERG	0,3	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,2
Rückstellungen ENTSORGUNGEN	0,4	-0,4	0,0	0,5	0,0	0,5
Rückstellungen PRÜFUNGSKOSTEN	0,1	-0,1	0,0	0,3	0,0	0,3
Rückstellungen DERIVATE	16,8	-10,4	-1,1	18,6	0,0	23,9
Rückstellungen ÜBRIGE SONSTIGE	133,3	-7,1	-5,2	53,5	4,5	179,1
Summe sonstige Rückstellungen	**259,5**	**-24,5**	**-18,9**	**77,7**	**4,5**	**298,4**

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen und Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden. Bei der im Geschäftsjahr 2017 gebildeten Umweltschutzrückstellung für Bahnstrommasten aufgrund identifizierten Schwermetallbelastungen wurde ein Betrag von rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) verbraucht.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden.

Im Geschäftsjahr 2021 wurde ein Betrag von 10,5 Mio. EUR im Rahmen einer Streckenaktivierungsmaßnahme aufgelöst, da ein nachhaltiger Betrieb einer Strecke geplant ist.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Vorsorgen für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Grundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,02% (Vj: 0,02) abgezinst.

Die Rückstellung für Derivate in Höhe von 23,9 Mio. EUR (Vj. 16,8 Mio. EUR) beinhaltet eine Rückstellung für drohende Verluste aus langfristigen Stromein- oder verkaufsverträgen in Höhe von 18,8 Mio. EUR (Vj. 10,3 Mio. EUR) sowie 0,0 Mio. EUR (Vj. 0,6 Mio. EUR) für Verluste aus schwebenden Geschäften aus Herkunftsnachweisen. Des Weiteren besteht ein Derivat in Höhe von 4,6 Mio. EUR (Vj. 4,4 Mio. EUR) um Inkongruenzen von Zahlungsströmen von ehemaligen CBL-Transaktionen auszugleichen. Für negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurde mit einer Rückstellung in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vj. 1,6 Mio. EUR) vorgesorgt.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Vorsorgen für Rechtsstreitigkeiten enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Insbesondere sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Die Dotierung von Rückstellungen in Zusammenhang mit regulierungsrechtlichen Verfahren wird in den Umsatzerlösen erfasst.

Da eine Offenlegung von Informationen die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüberhinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Summe Anleihen	**10.383,0**	**11.431,5**
Summe Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**3.865,8**	**3.879,1**
Summe Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	**3,4**	**2,9**
Lieferungen und Leistungen Dritte	723,3	601,1
ausstehende Eingangsrechnungen Dritte	44,6	39,6
Summe Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**767,9**	**640,7**
Finanzverbindlichkeiten	528,3	935,0
Lieferungen und Leistungen	63,0	81,1
ausstehende Eingangsrechnungen	3,4	5,6
sonstige Verbindlichkeiten	2,5	3,8
Summe Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**597,2**	**1.025,6**
Summe Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**2,4**	**2,4**
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	21,3	19,7
Sonstige Verbindlichkeiten soziale Sicherheit	15,9	13,1
Sonstige Verbindlichkeiten - Leasingtransaktionen (CBL)	21,7	20,2
übrige sonstige Verbindlichkeiten	9.764,9	7.081,9
Summe sonstige Verbindlichkeiten	**9.823,9**	**7.134,8**
Gesamtsumme Verbindlichkeiten	**25.443,6**	**24.117,0**

Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten

Geschäftsjahr 2021

in Mio. Euro	31.12.2021	bis 1 Jahr	von 1 bis 5 Jahren	mehr als 5 Jahre
Summe Anleihen	**10.383,0**	**1.500,0**	**4.557,1**	**4.325,9**
Summe Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**3.865,8**	**7,7**	**358,2**	**3.500,0**
Summe Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	**3,4**	**3,4**	**0,0**	**0,0**
Lieferungen und Leistungen Dritte	723,3	657,9	23,0	42,4
ausstehende Eingangsrechnungen Dritte	44,6	44,6	0,0	0,0
Summe Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**767,9**	**702,5**	**23,0**	**42,4**
Finanzverbindlichkeiten	528,3	528,3	0,0	0,0
Lieferungen und Leistungen	63,0	63,0	0,0	0,0
ausstehende Eingangsrechnungen	3,4	3,4	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	2,5	2,5	0,0	0,0
Summe Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**597,2**	**597,2**	**0,0**	**0,0**
Summe Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**2,4**	**2,4**	**0,0**	**0,0**
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	21,3	21,3	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten soziale Sicherheit	15,9	15,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten - Leasingtransaktionen (CBL)	21,7	0,0	21,7	0,0
übrige sonstige Verbindlichkeiten	9.764,9	1.328,7	350,0	8.086,3
Summe sonstige Verbindlichkeiten	**9.823,9**	**1.365,9**	**371,7**	**8.086,3**
Gesamtsumme Verbindlichkeiten	**25.443,6**	**4.179,1**	**5.310,0**	**15.954,5**

Geschäftsjahr 2020

in Mio. Euro	31.12.2020	bis 1 Jahr	von 1 bis 5 Jahren	mehr als 5 Jahre
Summe Anleihen	**11.431,5**	**1.053,5**	**5.023,3**	**5.354,7**
Summe Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**3.879,1**	**13,4**	**212,7**	**3.653,0**
Summe Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	**2,9**	**2,9**	**0,0**	**0,0**
Lieferungen und Leistungen Dritte	601,1	538,9	22,9	39,3
ausstehende Eingangsrechnungen Dritte	39,6	39,6	0,0	0,0
Summe Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**640,7**	**578,5**	**22,9**	**39,3**
Finanzverbindlichkeiten	935,0	935,0	0,0	0,0
Lieferungen und Leistungen	81,1	81,1	0,0	0,0
ausstehende Eingangsrechnungen	5,6	5,6	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeit	3,8	3,8	0,0	0,0
Summe Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**1.025,6**	**1.025,6**	**0,0**	**0,0**
Summe Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**2,4**	**2,4**	**0,0**	**0,0**
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	19,7	19,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten soziale Sicherheit	13,1	13,1	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten - Leasingtransaktionen (CBL)	20,2	0,0	20,2	0,0
übrige sonstige Verbindlichkeiten	7.081,9	1.863,6	0,0	5.218,3
Summe sonstige Verbindlichkeiten	**7.134,8**	**1.896,3**	**20,2**	**5.218,3**
Gesamtsumme Verbindlichkeiten	**24.117,0**	**4.572,6**	**5.279,1**	**14.265,3**

Die Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren betreffen vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen sowie Finanzierungen seitens der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur.

Die **Anleihen** mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von 10,325 Mrd. EUR gliedern sich wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 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 („EMTN“) Programm aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 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.

CUSIP Anleihen zeigen folgendes Bild:

Nominale GJ	Nominale VJ	Währung	Laufzeit	ISIN	Nominale GJ	Währung
35.424.607,51	34.352.013,87	USD	2015 bis 2026	A5790#AD0	33.883.459,71	EUR
7.004.678,74	6.796.577,33	USD	2015 bis 2025	A5790#AE8	6.559.059,72	EUR
19.423.455,09	18.846.414,26	USD	2015 bis 2025	A5790#AF5	18.191.608,95	EUR
61.852.741,34	**59.995.005,46**				**58.634.128,38**	

Sämtliche Fremdwährungsanleihen wurden bereits bei der Emission gegen EUR geswapt, sodass kein Fremdwährungsrisiko besteht.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betragen zum Bilanzstichtag 3.865,8 Mio. EUR (Vj. 3.879,1 Mio. EUR). Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen im Wesentlichen rd. 3.845,3 Mio. EUR (Vj. rd. 3.848,0 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Zum Bilanzstichtag unterlag die ÖBB-Infrastruktur AG keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** stammen aus der laufenden Abwicklung von Leistungsrechnungen in Höhe von 767,9 Mio. EUR (Vj. 640,7 Mio. EUR). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beinhalten auch Abgrenzungen aus ausstehenden Eingangsrechnungen in der Höhe von 44,6 Mio. EUR (Vj. 39,6 Mio. EUR).

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Finanzierung ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	528,3	935,0
Lieferungen und Leistungen	63,0	71,2
ausstehende Eingangsrechnungen	3,4	5,6
sonstige Verbindlichkeiten	2,5	13,8
Summe Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verbundene Unternehmen	**597,2**	**1.025,6**

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beinhalten neben der laufenden Leistungsverrechnung, die Rückverrechnung aus Netzentgelten für Bahnstrom, da hier ein laufendes Verfahren bei der Schienen-Control Kommission (SCK) anhängig ist.

Die sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr die Verpflichtung zur Beseitigung von Kontaminierungen in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vj. 1,0 Mio. EUR) sowie einer Verpflichtung aus dem Verkauf eines Verwertungsobjektes in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vj. 2,8 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeit gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH beinhaltet den Saldo aus dem Cash Pooling.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten Finanzamt	21,3	19,7
Verbindlichkeiten aus sozialer Sicherheit	15,9	13,1
Cross-Border-Leasing-Transaktionen	21,7	20,2
Zinsabgrenzungen	189,7	202,1
Vorfinanzierungen; ÖBFA	8.436,3	5.618,3
Abgrenzung § 42 BundesbahnG	1.104,3	1.221,5
Sonstige	34,7	40,0
Summe sonstige Verbindlichkeiten	**9.823,9**	**7.134,8**

Die Abgrenzung § 42 BBG resultiert aus der Abgrenzung von Bundeszuschüssen, einerseits aufgrund der geringeren Maßnahmenumsetzung des Rahmenplans bzw. Zinsanpassungen und andererseits aus Ergebnisverbesserungen in Zusammenhang mit Performancesteigerungen in der Betriebsführung. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf unsere Ausführungen unter dem Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investition und die Haftung des Bundes“.

Den Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen in Höhe von 21,7 Mio. EUR (Vj. 20,2 Mio. EUR) stehen entsprechende Aktivwerte bei den Finanzanlagen gegenüber. Für diese Verbindlichkeiten sind keine dinglichen Sicherheiten (Wertpapiere) bestellt worden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ab dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt aufnehmen. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Vor dem Hintergrund der günstigeren Zinskonditionen der Republik Österreich am Kapitalmarkt wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Entscheidung einer langfristigen Finanzierung über Darlehen der Republik getroffen. 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.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Darlehen bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) mit einer Nominale in Höhe von 3.218,0 Mio. EUR (Vj. rd. 1,900,0 Mio. EUR) aufgenommen, welche in den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag belief sich auf 3.432,5 Mio EUR (VJ: 1.943,7 Mio EUR).

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (ÖBFA) gliedern sich wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effetivverzinsung	
400.000.000,00	EUR	2017 - 2027	0,500%	0,5532%	
50.000.000,00	EUR	2017 - 2027	6,250%	0,3983%	
100.000.000,00	EUR	2017 - 2034	2,400%	1,0777%	
200.000.000,00	EUR	2017 - 2047	1,500%	1,5492%	
553.650.000,00	EUR	2017 - 2086	1,500%	1,7704%	1)
250.000.000,00	EUR	2018 - 2117	2,100%	1,8725%	1)
800.000.000,00	EUR	2019 - 2117	2,100%	1,2845%	1)
964.600.000,00	EUR	2019 - 2029	0,500%	-0,2831%	1)
250.000.000,00	EUR	2020 - 2030	0,000%	-0,2148%	1)
1.400.000.000,00	EUR	2020 - 2040	0,000%	-0,0840%	1)
100.000.000,00	EUR	2020 - 2040	0,000%	0,0150%	1)
150.000.000,00	EUR	2020 - 2026	0,750%	-0,6520%	1)
200.000.000,00	EUR	2021 - 2023	0,0000%	-0,6930%	
182.000.000,00	EUR	2021 - 2027	0,5000%	-0,6150%	
200.000.000,00	EUR	2021 - 2028	0,7500%	-0,2800%	
850.000.000,00	EUR	2021 - 2031	0,0000%	-0,1751%	
1.066.000.000,00	EUR	2021 - 2036	0,2500%	0,3106%	
200.000.000,00	EUR	2021 - 2037	4,1500%	0,1210%	
370.000.000,00	EUR	2021 - 2051	0,7500%	0,3102%	
125.000.000,00	EUR	2021 - 2071	0,7000%	0,7786%	
25.000.000,00	EUR	2021 - 2086	1,5000%	0,7750%	
8.436.250.000,00					

1) Durchschnittliche Effektivverzinsung

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von 226,9 Mio. EUR (Vj. 234,8 Mio. EUR) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Diese setzen sich aus Steuern (Gehaltsabgaben, Elektrizitätsabgaben und Gebühren) mit 21,3 Mio. EUR (Vj. 19,7 Mio. EUR), Sozialversicherungsbeiträgen mit 15,9 Mio. EUR (Vj. 13,1 Mio. EUR) sowie Zinsabgrenzungen mit 189,7 Mio. EUR (Vj. 202,1 Mio. EUR) zusammen.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 825,6 Mio. EUR (Vj. 631,8 Mio. EUR) umfassen transitorischen Posten aus der laufenden Abgrenzung in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Vj. 0,6 Mio. EUR), sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechts- und Mietverträgen in Höhe von 17,4 Mio. EUR (Vj. 20,7 Mio. EUR). Weiters wird ein Betrag in Höhe von 23,5 Mio. EUR (Vj. 27,2 Mio. EUR) aus dem Agio aus der Aufstockung von Anleihen im Jahr 2008, 2010, 2011 und 2012 ausgewiesen. Durch die Finanzierung über die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) wurde ein sonstiges Agio in Höhe von 728,5 Mio. EUR (Vj. 538,2 Mio. EUR) ausgewiesen. Aus dem Bundeszuschuss gemäß § 42 BBG resultieren noch nicht verbrauchte Beträge in Höhe von 43,5 Mio. EUR (Vj. 33,3 Mio. EUR). An abgegrenzten Erhaltungskostenbeiträgen von Dritten für Infrastruktur werden 5,5 Mio. EUR (Vj. 5,2 Mio. EUR) ausgewiesen.

Haftungsverhältnisse/ Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten betragen insgesamt 166,4 Mio. EUR (Vj. 94,6 Mio. EUR). Darin enthalten sind Eventualverbindlichkeit in Höhe von 47,5 Mio. EUR (Vj. 51,4 Mio. EUR) für die Haftung aus der zum Stichtag noch bestehenden CBL-Transaktion. Grundsätzlich werden bei diesen Transaktionen die erhaltenen Gesamtkaufpreis- und Gesamtmietzahlungen mittels unwiderruflichen Zahlungsübernahmevereinbarungen („payment undertaking agreements“) von der ÖBB-Infrastruktur AG an Bank- und Leasinginstitute mit bester Bonität übertragen, sodass kein Anspruch oder Zugriff der ÖBB-Infrastruktur AG auf diese Gelder mehr besteht. Die aus den Zahlungsübernahmevereinbarungen verpflichteten Bank- und Leasinginstitute führen die künftigen Leasingzahlungen im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG fristgerecht durch, wobei diese grundsätzlich auftragsgemäß direkt an die Kapitalgeber der Cross-Border-Leasing-Vertragspartner ergehen. Zusätzlich bestehen seitens der empfangenden Kapitalgeber Garantien, Haftungen sowie letters of comfort zu Gunsten der ÖBB-Infrastruktur AG. Aufgrund unverändert aufrechtem Schuldverhältnis der ÖBB-Infrastruktur AG aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der Leasingzahlungen erfolgt ein entsprechender Ausweis dieser Verpflichtung unter den Eventualverbindlichkeiten. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat in diesem Zusammenhang im Falle einer Inanspruchnahme Regressansprüche gegenüber Konzernunternehmen in Höhe von 47,5 Mio. EUR (Vj. 51,4 Mio. EUR).

Weiters wird eine für einen Kreditvertrag der Rail Equipment GmbH & Co KG abgegebene Haftungserklärung in Höhe von 83,4 Mio. EUR (Vj. 6,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Geschäftsjahr 2013 eine Haftungserklärung für einen Kredit der Gauermanngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG abgegeben, welche ebenfalls in Höhe von rd. 18,9 Mio. EUR (Vj. 19,8 Mio. EUR) unter den Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen wird.

Für Garantien gegenüber den Ländern und Garantien aufgrund des Stromhandels werden im Geschäftsjahr 2021 Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 16,6 Mio. EUR (Vj. 16,6 Mio. EUR) ausgewiesen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Angaben gemäß § 238 Abs. 1 Z 14 UGB

Der Betrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen, die nicht in der Bilanz ausgewiesen und auch nicht gemäß § 199 UGB auszuweisen sind, setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Abnahmeverpflichtungen	2.077,2	1.973,2
Verpflichtung aus Dauerschuldverhältnissen	77,5	75,7
Folgeinvestitionen begonnener Investitionsvorhaben	18.210,9	17.487,9
Gesamt	**20.365,6**	**19.536,8**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*70,9*	*72,6*

Die **Abnahmeverpflichtungen** stellen das Bestellobligo dar und betreffen bereits beauftragte Investitionsmaßnahmen.

Für den **Gesamtbetrag der sonstigen Verpflichtungen aus Dauerschuldverhältnissen**, der sich zum Bilanzstichtag auf 77,5 Mio. EUR (Vj. 75,7 Mio. EUR) beläuft, wurde ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr zugrunde gelegt.

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Gebäude- und Grundstücksmieten	4,6	4,2
IT-Miete	2,5	2,1
Fahrzeugmieten	70,4	69,5
Gesamt	**77,5**	**75,7**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*70,9*	*72,6*

Die **Folgeinvestitionen begonnener Investitionsvorhaben** in Höhe von 18.210,9 Mio. EUR (Vj. 17.487,9 Mio. EUR) betreffen die in der Rahmenplanvereinbarung 2022 - 2027 zur Umsetzung durch die ÖBB-Infrastruktur AG festgelegten und begonnenen Investitionsprojekte.

Die in den folgenden Geschäftsjahren erwarteten Zahlungen aus den sonstigen finanziellen Verpflichtungen für nicht in der Bilanz ausgewiesene Sachanlagen gemäß § 237 Z 8 lit. b UGB betreffen mit 76,6 Mio. EUR (Vj. 77,3 Mio. EUR) das Folgejahr und mit 458,1 Mio. EUR (Vj. 423,9 Mio. EUR) die nächsten fünf Jahre.

Die angeführten finanziellen Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen für das nächste Jahr einen Betrag in Höhe von 70,1 Mio. EUR (Vj. 74,1 Mio. EUR) und für die nächsten fünf Jahre einen Betrag in Höhe von 419,4 Mio. EUR (Vj. 406,3 Mio. EUR).

Zur Abdeckung des für die Veräußerung oder den eigenen Gebrauch erwarteten Bedarfs an elektrischer Energie wurden Stromgeschäfte (langfristige Einkaufs- und Verkaufskontrakte) abgeschlossen. Zur Bewertung der Stromgeschäfte und der Anzahl der Kontrakte wird auf die Ausführungen unter E. Sonstige Angaben sowie auf den Risikobericht verwiesen.

D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

Umsatzerlöse in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Nutzungsentgelte Infrastrukturbenützung	384,9	394,9
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	199,1	184,4
Mieterlöse	128,7	135,4
Instandhaltung und Wartung	10,3	7,2
Erlöse aus Verwertungsobjekten	37,4	23,8
Sonstige übrige Umsatzerlöse	143,4	129,4
Summe	**903,9**	**875,1**

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns für die Zurverfügungstellung der Bahninfrastruktur bezahlt.

Die Erlöse aus Energielieferungen resultieren großteils aus Traktionsstromlieferungen und Stromgeschäften.

Mit dem 1.1.2016 kam es zu einer Öffnung des Bahnstromnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG, so dass nunmehr auch andere Energielieferanten Bahnstrom an die Eisenbahnunternehmen liefern können. Dadurch hat sich auch das Tarifmodell der ÖBB-Infrastruktur AG geändert und es ist zu einer Unterscheidung zwischen Netznutzungsentgelten und Entgelten für Energielieferungen gekommen, während zuvor Netznutzung und Energielieferung in einem Gesamttarif enthalten waren. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 87,7 Mio. EUR (Vj. 82,8 Mio. EUR) enthalten.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Die Umsätze wurden überwiegend im Inland erzielt. Die im Ausland erzielten Umsätze betreffen Energielieferungen in der Höhe von 7,5 Mio. EUR (Vj. 6,7 Mio. EUR) und Infrastrukturbenützungsentgelte in Höhe von 2,4 Mio. EUR (Vj. 2,8 Mio. EUR).

Veränderung des Bestandes an selbst gefertigten Hilfsstoffen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen

Die Veränderung des Bestandes an selbst gefertigten Hilfsstoffen sowie noch nicht abrechenbaren Leistungen beträgt 7,3 Mio. EUR (Vj. 2,3 Mio. EUR).

Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen in Höhe von 329,8 Mio. EUR (Vj. 321,8 Mio. EUR) wurden – unter Beachtung der bestehenden unternehmensrechtlichen Bewertungsvorschriften – direkt zurechenbare Personalaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet.

Von verbundenen Unternehmen bzw. Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, wurden Leistungen über rd. 80,4 Mio. EUR (Vj. 69,5 Mio. EUR) bezogen, die im Anlagevermögen aktiviert wurden. Es handelt sich dabei vorrangig um Dienstleistungen und Fahrzeugmieten, die im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben stehen und anteilig diesen zugerechnet werden.

Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rund 54,9 % (Vj. 55,1 %) Personalkosten, rund 28,1 % (Vj. 25,9 %) Materialkosten sowie im Ausmaß von rund 17,1 % (Vj. 19,0 %) Sachaufwendungen.

Sonstige betriebliche Erträge

Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen

Die Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen in Höhe von insgesamt 46,0 Mio. EUR (Vj. 51,8 Mio. EUR) betreffen insbesondere Liegenschaftsverkäufe.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 17,9 Mio. EUR (Vj. 26,0 Mio. EUR) entfallen auf folgende Rückstellungen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Umweltschutzmaßnahmen, Stilllegungskosten und Rückbaumaßnahmen	11,0	2,1
Freimachungen	1,6	1,1
Rechtstreitigketen und Schäden	0,3	21,2
Übrige sonstige	5,0	1,7
Summe	**17,9**	**26,0**

Übrige

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen werden folgende nennenswerte Beträge ausgewiesen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Zuschuss Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG	985,2	969,8
Zuschuss des Bundes gem §42 Abs. 1 und §42 Abs. 2 BBG	985,3	1.046,9
Kostenbeiträge von Dritten - Aufwandsersatz	6,3	4,7
Schadensvergütungen	0,6	0,3
Auflösung von Wertberichtigungen zu Forderungen	1,1	0,4
Lehrlingsförderung, Lehrlingsausbildung	3,8	4,0
Erlöse aus weiterverrechneten Kosten	2,2	2,2
Geldstrafen, Mahnspesen, Pönalen und einbehaltene Haftungsrücklässe	0,6	0,6
Kursgewinne, Skonto, Verwertung von Fundgegenständen und sonstige Erträge	0,4	0,8
COVID 19 Maßnahmen, Absonderungsbescheide	4,1	6,6
übrige sonstige Erträge	12,6	13,9
Summe	**2.002,3**	**2.050,3**

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 BBG wird für die Bereitstellung, den Betrieb, Instandhaltung und Erweiterungs- und Reinvestitionen der Schieneninfrastruktur sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlösen die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zu der Zuschussvereinbarung sind unter dem Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investition und die Haftung des Bundes“ enthalten.

In den sonstigen übrigen betrieblichen Erträgen sind im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung der Passiven Rechnungsabgrenzung im Zusammenhang mit Sanierungsförderungen in Höhe von 5,3 Mio. EUR (Vj. 5,3 Mio. EUR) enthalten.

Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Materialaufwand

Dieser Posten beträgt in der Berichtsperiode 115,7 Mio. EUR (Vj. 89,2 Mio. EUR) und besteht im Wesentlichen aus dem Fremdbezug von Traktionsstrom bzw. den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Hier wird die Erhöhung einer Drohverlustrückstellung in Höhe von 8,5 Mio. EUR (Vj. 0,8 Mio. EUR) für die negativen Marktwerte bei Stromderivaten ausgewiesen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten für verkaufte Verwertungsobjekte betragen 9,8 Mio. EUR (Vj. 5,3 Mio. EUR).

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betragen 399,2 Mio. EUR (Vj. 372,8 Mio. EUR) und betreffen unter anderem nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen, Traktionsleistungen (Lok und Lokführer) sowie Mieten von Güterwaggons und schienengebundener Fahrzeuge. Weiters sind in dieser Position auch die Dotierungen und Verbräuche der Rückstellungen wie zB für Rückbaumaßnahmen im Zusammenhang mit Streckenstilllegungen und Umweltschutzmaßnahmen in Höhe von -0,5 Mio. EUR (Vj. -3,5 Mio. EUR) enthalten.

Personalaufwand

Löhne und Gehälter

Der Aufwand für Löhne und Gehälter wird mit 876,7 Mio. EUR (Vj. 872,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfallen auf Löhne 130,3 Mio. EUR (Vj. 116,6 Mio. EUR) und auf Gehälter 746,5 Mio. EUR (Vj. 756,1 Mio. EUR).

Die Entwicklung der Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen getrennt nach Löhnen und Gehältern zeigt folgendes Bild:

In Mio. EUR	Bestand 31.12.2020	Veränderung Rückstellung 2021	Bestand 31.12.2021
Gehälter	113,1	1,5	114,6
Löhne	10,1	-3,8	6,3
Entwicklung der Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen	**123,2**	**-2,3**	**120,9**

Die Anpassung der versicherungsmathematischen Gewinne bzw. versicherungsmathematischen Verluste 2021 bei der Rückstellung für Jubiläumszuwendungen führte zu einer Verminderung der Rückstellung in Höhe von 2,3 Mio. EUR (Vj. 10,1 Mio. EUR).

Aufwendungen für Altersversorgung

Die hier ausgewiesenen 2,9 Mio EUR (Vj. 9,0 Mio. EUR) betreffen mit 2,8 Mio. EUR (Vj. 8,9 Mio. EUR) Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Gesellschaft. Es handelt sich hierbei um Beiträge zur Pensionskasse. Der Vorstand und leitende Angestellte sowie ein ehemaliger Vorstand der ÖBB sind mit 0,15 Mio. EUR (Vj. 0,05 Mio. EUR) gleichfalls darin enthalten (Pensionszahlungen und die Zuweisung zur Rückstellung für Pensionen).

Die Anpassung der versicherungsmathematischen Gewinne bzw. versicherungsmathematischen Verluste 2021 bei der Abfertigungsrückstellung führte zu einer Verminderung der Rückstellung in Höhe von 0,01 Mio. EUR (Vj. Erhöhung 1,4 Mio. EUR).

Aufwendungen für Abfertigungen und betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen

Die Aufwendungen für Abfertigungen und betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen betragen 7,2 Mio. EUR (Vj. 9,5 Mio. EUR) und betreffen mit 63,4 TEUR (Vj. 56,9 TEUR) den Vorstand und leitende Angestellte. Die Aufwendungen für Mitarbeitervorsorgekassen betragen 5,0 Mio. EUR (Vj. 4,4 Mio. EUR).

Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge

Die unter diesem Punkt ausgewiesenen Aufwendungen in Höhe von 217,2 Mio. EUR (Vj. 217,4 Mio. EUR) enthalten 61,2 Mio. EUR (Vj. 65,2 Mio. EUR) DG-Beiträge gemäß § 52 Abs. 3 Bundesbahngesetz idgF.

Abschreibungen

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	961,1	950,4
abzüglich der Auflösung passivierter Kostenbeiträge	-145,2	-155,0
Summe	**815,9**	**795,3**

In den Abschreibungen sind 2,7 Mio. EUR (Vj. 2,5 Mio. EUR) für geringwertige Vermögensgegenstände enthalten.

Im Berichtsjahr wurden, sowie im Vorjahr, keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Steuern, soweit nicht vom Einkommen und vom Ertrag

Hier sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenützungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) in Höhe von 38,1 Mio. EUR (Vj. 44,3 Mio. EUR) erfasst.

Übrige

Dieser Posten in Höhe von 454,5 Mio. EUR (Vj. 438,7 Mio. EUR) betrifft folgende nennenswerte Aufwendungen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand	33,6	32,1
Betriebskosten	163,9	160,0
Büroerfordernisse	54,3	45,0
Mehraufwandsentschädigungen, Reisegebühren	14,3	14,0
Aus- und Fortbildung	5,1	4,0
Beratungsaufwendungen	2,2	2,4
Post-, Bank- und Fernsprechgebühren	5,0	3,4
Anmietung von Personal und Werkverträge	0,6	1,0
Marketing- und Repräsentationsaufwendungen	5,5	4,1
Schadensfälle	4,1	2,9
Verluste aus Anlagenabgängen	27,0	28,2
Wertberichtigungen zu Forderungen	2,8	9,3
ICV-Telekomleistungen	5,0	5,1
Holdingumlage	18,8	17,7
A.t.Fahrbegünstigung	12,2	12,2
andere übrige Aufwendungen	100,1	97,2
Summe	**454,5**	**438,7**

Die **Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen** in Höhe von 27,0 Mio. EUR (Vj. 28,2 Mio. EUR) betreffen im Wesentlichen Abgänge im Zusammenhang mit Anlageninventuren, sowie Abgänge im Zusammenhang mit Neuinvestitionen und Abtretungen von Liegenschaften in das öffentliche Gut.

Die **übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen** zeigen folgendes Bild:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Buchhaltung, Lohnverrechnung, Pensions- und Bezugsliquidation durch ÖBB-Business Competence Center GmbH	16,0	16,0
Immobilienverwaltungsleistungen	41,2	40,5
Service am Bahnhof	7,3	7,4
Dienstkleider	7,9	8,2
Versicherungsaufwendungen	1,5	1,4
Betriebsküchen, Wohlfahrt und Soziales	6,8	6,5
Ärztlicher Dienst und Sanitätsdienst	5,2	2,2
Sonstige übrige Aufwendungen	14,1	16,3
Summe	**100,1**	**98,5**

Finanzerfolg

Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen betragen 25,9 Mio. EUR (Vj. 4,1 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
aus verbundenen Unternehmen		
ÖBB Immobilienmanagement GmbH	3,3	1,6
Rail Equipment GmbH	16,0	0,0
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	2,1	0,0
Mungos Sicher & Sauber GmbH	0,0	1,4
ÖBB Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	0,9	0,8
WS Service GmbH	0,5	0,3
Summe	**22,8**	**4,1**
aus nicht verbundenen Unternehmen		
Weichenwerke Wörth GmbH	3,11	0,00
HIT RAIL B.V.	0,00	0,00
Summe	**3,11**	**0,00**

Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Die Erträge in Höhe von 6,2 Mio. EUR (Vj. 6,1 Mio. EUR) betreffen Zinserträge aus Wertpapieren und Ausleihungen, die aus CBL-Transaktionen stammen.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge setzten sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Zinserträge Konzernforderungen	0,1	0,4
Derivative Finanzinstrumente	1,2	0,7
Sonstige Zinserträge	11,7	4,8
Summe	**13,0**	**6,0**

Die Zinsen betreffend verbundene Unternehmen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vj. 0,4 Mio. EUR) resultieren zum größten Teil aus Zinserträgen für Haftungsentgelte, sowie aus Zinsabgrenzungen. Die sonstigen Zinserträge resultieren aus der Darstellung von Negativzinsen im Zusammenhang mit sonstigen Darlehen.

Aufwendungen aus Finanzanlagen

Diese Position in Höhe von 16,6 Mio. EUR (Vj. 1,2 Mio. EUR) betrifft die außerplanmäßige Abschreibung an zwei Beteiligungen im Geschäftsjahr 2021.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Fremdfinanzierungskosten gegenüber Dritten vor Aktivierung der Fremdkapitalzinsen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Anleihen	365,3	418,2
Kredit- und Darlehensaufnahmen	149,7	159,0
Haftungsentgelte	14,3	16,3
Summe	**529,3**	**593,5**

Die Überleitung zur Gewinn und Verlustrechnung zeigt folgendes Bild:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	529,3	593,5
Swap	1,8	1,8
Zinsaufwendungen CBL	1,5	1,4
Aktivierung der Fremdkapitalzinsen	-108,1	-106,8
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1,0	1,0
Summe	**425,4**	**490,8**
davon aus verbundenen Unternehmen	*2,0*	*2,0*

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die im Geschäftsjahr auf Basis der Gruppenbesteuerung auf die Gesellschaft entfallende Steuerumlage ergibt, wie im Vorjahr eine Belastung in Höhe der Mindestkörperschaftsteuer.

Die aktive latente Steuer ergab im Geschäftsjahr eine ergebniswirksame Veränderung in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vj. -1,0 Mio. EUR).

E. Sonstige Angaben

COVID-Pandemie – finanzielle Auswirkungen

Die COVID-Pandemie hatte finanzielle Auswirkungen auf das Berichtsjahr 2021. Die wesentlichsten Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung sind im Folgenden ausgeführt.

Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich verringern sich die Umsatzerlöse aus Infrastrukturbenützung um rd. 129,6 Mio. EUR; sie wurden aufgrund § 42 BBG durch den Bund refundiert und erhöhen die sonstigen betrieblichen Erträge.

Mietgutschriften beliefen sich auf rd. 5,1 Mio. EUR.

Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz, für freigestellte Mitarbeiter mit Risikoattest gemäß ASVG und für Mitarbeiter in Kurzarbeit wurden iHv. rd. 4,1 Mio. EUR in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

Der zusätzliche Aufwand für die Bestellung von Schutzmasken, Desinfektionsmittel und COVID-Tests beträgt rd. 1,2 Mio. EUR und wird im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Der ÖBB-Infrastruktur AG unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Infrastruktur AG verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte mit Ausnahme der Stromderivate im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften 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. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten 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 die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret mit den Konzerngesellschaften zu vereinbarenden Handlungsrahmens.

Nachstehend werden die wichtigsten Risiken in Bezug auf Finanzinstrumenten näher erörtert:

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel 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, die über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswertes beglichen werden. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns. Hinsichtlich der Finanzierung und Aufrechterhaltung der Liquidität der ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 47 BBG wird auf das Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes“ verwiesen.

Zinsrisiko

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus (z.B. durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente) einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

Währungsrisiko

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist auf Euro-Basis finanziert. Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht, da den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen weitestgehend entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe und Währung gegenüberstehen.

Kontrahentenrisiko/ Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Swapgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrundeliegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den ÖBB-Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei CBL-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während 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 CBL-Transaktionen. Ziel des Cross-Border-Leasing-Managements ist es, insbesondere alle Rechte und Pflichten aus den Transaktionen zu überwachen, die vertragsmäßige Abwicklung sicherzustellen, Risiken zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit des gesamten Portfolios zu gewährleisten. Es besteht ein Derivat in Höhe von 4,6 Mio. EUR (Vj. 4,4 Mio. EUR) um Inkongruenzen von Zahlungsströmen von ehemaligen CBL-Transaktionen auszugleichen.

In den letzten Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden CBL-Transaktionen nahezu komplett abzubauen, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Im Jahr 2019 wurde eine Transaktion unter Erhaltung des Nettobarwertvorteils vorzeitig beendet. Die ÖBB-Strategie ist unverändert, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in der Zukunft verfolgt.

Strompreisschwankungen/ Commodity-Risiken

Die Risiken im Zusammenhang mit Strompreisschwankungen, die Risikomanagementstrategie sowie die Bilanzierung werden im Kapitel „Stromgeschäft“ erläutert.

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten der Gesellschaft (Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens) lässt sich aus der Bilanz ablesen. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Jahresabschluss. Sämtliche Bestimmungen gemäß § 2 Abs. 4a Bundesfinanzierungsgesetz sind umgesetzt.

Derivative Finanzinstrumente

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken sowie Preisänderungsrisiken von Stromprodukten ein. 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 UGB-Bilanzierungsvorschriften bewertet.

Absicherung Zins- und Fremdwährungsrisiko

Soweit es sich nicht um geschlossene Positionen handelt, werden entsprechend der isolierten Betrachtungsweise die negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente in Form einer Rückstellung berücksichtigt. Zum 31. Dezember 2021 beträgt die Rückstellung im Zusammenhang mit derartigen derivativen Finanzinstrumenten 0,5 Mio. EUR (Vj. 1,6 Mio. EUR).

Stromgeschäft

Der Bereich Energie der ÖBB - Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) 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 der ÖBB - Infrastruktur AG und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und beinahe der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) am Strommarkt beschafft werden, ist die ÖBB - Infrastruktur AG 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 die ÖBB - Infrastruktur AG 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 der ÖBB - Infrastruktur AG 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%.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufs- und verkaufsseitig) abgeschlossen, wobei vor allem die Absicherung des Strombeschaffungspreises im Vordergrund steht. Insoweit langfristige Ein- und Verkaufskontrakte dazu abgeschlossen wurden, um einen für die Veräußerung oder den eigenen Gebrauch erwarteten Bedarf und damit geplanten Stromeinkauf abzusichern, die Zweckwidmung von Anfang an und nach wie vor besteht und der Vertrag mit den Stromlieferungen als erfüllt gilt, werden diese nicht als Derivate eingestuft, sondern als noch nicht erfüllte Einkaufsverträge. Die maximale Laufzeit derartiger Stromforwards geht bis 2025.

Insofern abgeschlossene Ein- und Verkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, liegen Bewertungseinheiten vor. Liegt eine Bewertungseinheit vor, ist das Derivat am Bilanzstichtag nicht gesondert zu bewerten: Bewertungsobjekt ist vielmehr das abgesicherte Grundgeschäft zusammen mit dem Derivat. Ist aus dem abgesicherten Grundgeschäft aufgrund der darauf anzuwendenden Bewertungsbestimmungen ein Verlust zu erfassen, ist dabei die gegenläufige Wertentwicklung des Derivats zu berücksichtigen. Eine kompensierende Bewertung ist allerdings nur in jener Höhe zulässig, als die Sicherungsbeziehung effektiv ist; der ineffektive Teil darf nicht berücksichtigt werden.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine retrospektive Effektivitätsmessung. Im Zuge der

Effektivitätsmessung muss nachgewiesen werden, dass die Wertänderung des Derivates zwischen 80 % und 125 % der durch das abgesicherte Risiko verursachten Wertänderung des designierten Grundgeschäfts beträgt. Bei den gebildeten Sicherungsbeziehungen handelt es sich um Micro-Hedges, bei denen alle Parameter des Grundgeschäftes und des Absicherungsgeschäftes, die das Ausmaß der abgesicherten Wertänderung bestimmen, identisch, aber gegenläufig sind. Dies ist ein Indikator für eine prospektiv wie auch retrospektiv vollständig effektive Sicherungsbeziehung. Die Effektivität wurde retrospektiv anhand der Change in Fair Value-Methode ermittelt, d.h. der Wertänderung des Sicherungsinstruments wurde die Wertänderung des Grundgeschäfts gegenübergestellt.

Die Derivate aus geschlossenen Positionen beziehungsweise Derivate aus Stromgeschäften zur Optimierung des Stromeinkaufsportfolios weisen zum 31.12.2021 negative Marktwerte von 120,4 Mio. EUR (Vj. 15,2 Mio. EUR) auf, denen positive Marktwerte von 125,5 Mio. EUR (Vj. 14,2 Mio. EUR) im Rahmen von effektiven Bewertungseinheiten gegenüberstehen.

Für negative Marktwerte für Derivate ohne Bewertungseinheiten wurde in Höhe von 18,8 Mio. EUR (Vj. 10,3 Mio. EUR) mit einer Rückstellung vorgesorgt, welche in den „Sonstigen Rückstellungen“ enthalten ist.

Weiters wurden Einkaufskontrakte zur Absicherung geplanter Stromeinkäufe für bestehende Verkaufsverpflichtungen abgeschlossen, wobei es sich um eine Absicherung zukünftiger Zahlungsströme handelt. Bei der Bemessung des Drohverlustes aus derartigen Einkaufskontrakten mit negativem Marktwert am Bilanzstichtag sind die gegenläufigen, erfolgswirksamen Cash Flows aus den unmittelbar damit verbundenen am Bilanzstichtag abgeschlossenen Bahnstromlieferverträgen zu berücksichtigen. Zum 31.12.2021 haben die Derivate, die zur Absicherung der geplanten Stromeinkäufe und daher der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme dienen, positive Marktwerte von 284,2 Mio. EUR (Vj. 10,0 Mio. EUR) und negative Marktwerte in Höhe von 0,7 Mio. EUR (Vj. 0,2 Mio. EUR). Aufgrund der Kompensation durch gegenläufige erwartete Cash Flows von bestehenden Bahnstromlieferverträgen werden diese Derivate nicht in der Bilanz erfasst.

Des Weiteren liegen Kauf- und Verkaufsderivate vor, welche dazu dienen das Stromportfolio optimal zu bewirtschaften, die Absicherung an die Planeinkaufsmenge anzupassen oder aber das Einkaufsprofil an den tatsächlichen Bedarf anzupassen. Hier liegt allerdings keine 1:1 Absicherung vor, sondern es werden Gruppen von Grundgeschäften und Sicherungsgeschäften gebildet (Gruppen-Hedge). Diese Gruppenbildung erfolgt für alle Stromeinkaufsderivate und Stromverkaufsderivate mit positiven und negativen Fair Values, welche im selben Monat in Lieferung gehen, über 50 Hertz Base abgeschlossen wurden und deren Marktwerte sich aus dem EEX Settlement-Preis ergibt. Die Geschäfte unterliegen daher einheitlichen Risikoparametern. Etwaige negative Marktwerte bis zur Schließung des Stromeinkaufsderivates werden als Rückstellung erfasst.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufs- und -verkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von EEX (European Energy Exchange) Futures Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Anzahl der Kontrakte stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Kauf	Verkauf	Summe
2022	670	61	731
2023	223	11	234
2024	47	1	48
2025	2	0	2
Gesamt	**942**	**73**	**1.015**

Die Einkaufskontrakte betreffen ein Volumen von 5.643.120 MWh (Vj. 4.694.133 MWh) und einen nominellen Kontraktwert von 300,4 Mio. EUR (Vj. 209,3 Mio EUR). Die Verkaufskontrakte weisen ein Volumen von 1.552.897 MWh (Vj. 1.992.684 MWh) und einen nominellen Kontraktwert von 109,6Mio. EUR (Vj. 82,0 Mio EUR) aus.

Angaben zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Lieferungen an bzw. von nahestehenden Unternehmen oder Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten Konzernunternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates).

An die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstands wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Es gab keine Dienstleisungs- oder Werkverträge mit den Mitgliedern des Aufsichtsrates und es wurden keine Geschäfte mit den Mitgliedern der Geschäftsleitung getätigt. An Mitarbeiter des Unternehmens wurden keine Kredite gewährt.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Verbund AG), die ebenfalls als nahestehende Unternehmen einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen zu fremdüblichen Bedingungen.

Der Verkauf von Waren/Dienstleistungen an nahestehende Unternehmen erfolgte zu fremdüblichen Bedingungen. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Die Transaktionen mit Konzernunternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2021	31.12.2020
Umsatzerlöse	680,8	662,7
Sonstige betriebliche Erträge	2,8	4,0
Gesamtaufwand	476,0	449,0

Der Umsatz (ohne Erlöse aus Verwertungsobjekten) mit Konzernunternehmen setzt sich im Wesentlichen aus dem Nutzungsentgelt für die Überlassung der Infrastruktur in Höhe von 377,6 Mio. EUR (Vj. 381,1 Mio. EUR) sowie aus der Zurverfügungstellung von Energie in Höhe von 163,6 Mio. EUR (Vj. 153,7 Mio. EUR) und Vermietungserlösen in Höhe von 31,2 Mio. EUR (Vj. 31,0 Mio. EUR) zusammen. Für Konzernunternehmen werden außerdem Instandhaltungs-, Wartungs-, konzerninterne Telekomleistungen, Buchhaltungsleistungen und sonstige Leistungen erbracht, welche sich ebenfalls in den Umsatzerlösen in Höhe von insgesamt 62,6 Mio. EUR (Vj. 57,2 Mio. EUR) niederschlagen. Durch die Erbringung von Terminalleistungen wurden innerhalb des Konzerns 8,0 Mio. EUR (Vj. 7,4 Mio. EUR) verrechnet. Aus dem internen Personalverleih resultieren 12,0 Mio. EUR (Vj. 12,5 Mio. EUR) sowie 17,8 Mio. EUR (Vj. 12,7 Mio. EUR) aus dem Verkauf von sonstigem Material (wie Dienstkleider und Schrott). Aus dem Bereich „Lehrlingswesen“ resultieren Umsätze in Höhe von 8,0 Mio. EUR (Vj. 7,1 Mio. EUR).

Aus der Weiterverrechnung von Aufwendungen, Erträge aus COVID-19 Maßnahmen und Übrige Sonstige Erträge resultieren die Sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 2,8 Mio. EUR (Vj. 4,0 Mio. EUR).

Der Gesamtaufwand resultiert größtenteils aus Telekomleistungen in Höhe von 5,0 Mio. EUR (Vj. 5,1 Mio. EUR), Instandhaltungs- und Wartungsleistungen von Konzernunternehmen in Höhe von 82,4 Mio. EUR (Vj. 88,7 Mio. EUR), der Miete von Schienen- und Straßenfahrzeugen in Höhe von 55,1 Mio. EUR (Vj. 54,6 Mio. EUR), Transportleistungen in Höhe von 67,9 Mio. EUR (Vj. 60,3 Mio. EUR), Mietaufwendungen in Höhe von 21,5 Mio. EUR (Vj. 20,8 Mio. EUR), Betriebskosten in Höhe von 77,8 Mio. EUR (Vj. 76,4 Mio. EUR), der Verrechnung von Aus- und Fortbildungskosten in Höhe von 2,5 Mio. EUR (Vj. 2,3 Mio. EUR), Verwaltungskosten in Höhe von 49,8 Mio. EUR (Vj. 48,4 Mio. EUR), IT-Services und Wartung in Höhe von 39,5 Mio. EUR (Vj. 33,5 Mio. EUR) und sonstigen weiterverrechneten Aufwendungen (Marketing, Reisekosten, Rechts- und Beratungskosten, Post-, Bank- und Fernsprechgebühren, Schadensfälle, Aufwand für Sozialeinrichtungen u.ä.) in Höhe von 74,5 Mio. EUR (Vj. 58,9 Mio. EUR).

Cash Pooling

Die Gesellschaft nimmt am Cash Pooling des ÖBB-Konzerns teil. Der Ausgleich der Liquiditätsspitzen der teilnehmenden Gesellschaften gegen ein konzerninternes Masterkonto bewirkt ausschließlich einen konzernalen, nach außen wirkenden Liquiditätssaldo und optimiert dadurch das Finanzergebnis des Konzerns. Der Poolheader und Inhaber des Masterkontos ist die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Netting

Die Gesellschaft nimmt am Netting des ÖBB-Konzerns teil. Dieses System stellt den bargeldlosen Ausgleich von konzerninternen Forderungen und Verbindlichkeiten zu im Konzern festgelegten Terminen sicher und optimiert damit die konzerninternen Verrechnungssysteme erheblich.

ÖBB-Holding AG

Seitens der ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen ua in den Bereichen Controlling, Corporate Affairs, Finanzen, Kommunikation, Produktion, Systemtechnik, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung, und –steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management, strategisches Personalmanagement und Gleichstellungs-/Diversitymanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenwege zur Verrechnung gelangt sind.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden der ÖBB-Infrastruktur AG rd. 1,8 Mio. EUR (Vj. rd. 1,2 Mio. EUR) verrechnet, die von der ÖBB-Holding AG verrechnete Konzernumlage betrug rd. 18,8 Mio. EUR (Vj. rd. 17,7 Mio. EUR).

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH (BCC) erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte, administrative Dienstleistungen sowie Services zu Informations-, Kommunikations- und Bahntechnologien. In dieser Funktion unterstützt das BCC die operativen Kapitalgesellschaften bei der Erfüllung ihres Kerngeschäftes durch die Bündelung von Querschnittsmaterien.

Der Unternehmensbereich Business Competence Accounting Services führt das Rechnungswesen und die Abrechnung grundsätzlich für alle österreichischen ÖBB-Gesellschaften durch, wobei nicht jede Gesellschaft das volle Leistungsangebot in Anspruch nimmt. Die erwähnten Tätigkeiten umfassen die Abrechnung und Debitorenbuchhaltung, Kreditorenbuchhaltung, sonstige mit dem Rechnungswesen verbundene Dienstleistungen wie Zahlungsverkehr und Bankbuchhaltung, Working Capital Management und Stammdatenbuchhaltung.

Darüber hinaus werden in den Unternehmensbereichen Human Resources, Einkauf, Konzernsicherheit, Service & Soziales und Facility Management Dienstleistungen in den Bereichen Personal, Sozial- und Wohlfahrtseinrichtungen, Konzerneinkauf, Facility Management sowie Konzernsicherheit erbracht.

Das Portfolio der Unternehmensbereiche Informations- und Kommunikationstechnologie und Partnermanagement erstrecken sich von Services zu Informations-, Kommunikations- und Applikationsbetriebsführung für Bahntechnologie bis hin zu Projekt- und Projektportfoliomanagement im gesamten ÖBB Konzern.

Jede der größeren Konzerngesellschaften (alle im Bundesbahngesetz genannten Gesellschaften sowie die ÖBB-Postbus GmbH) konsumiert nahezu alle von der ÖBB-Business Competence Center GmbH angebotene Leistungen.

Mit den Konzerngesellschaften sind Gruppenvereinbarungen abgeschlossen worden, die die Bestellung, Durchführung, Verrechnung und Abbestellung der zu erbringenden Leistungen regeln. Einzelvereinbarungen, welche über Standardvereinbarungen hinausgehen, werden mittels Individualvereinbarungen abgedeckt, in denen die einzelnen Produkte detailliert beschrieben und mit Preisen versehen sind.

ÖBB-Werbung GmbH

Die ÖBB-Werbung GmbH koordiniert alle werblichen Aktivitäten des ÖBB-Konzerns und bündelt alle extern zugekauften Werbeleistungen. Nach innen ist die ÖBB-Werbung GmbH ein Dienstleister für den gesamten Bereich Marketing-Services, von der Kampagnenplanung über Werbemittelgestaltung und Eventmanagement bis hin zum Producing und der Abwicklung konzernweiter Sponsorings. Sämtliche bezahlten Medienaktivitäten des Konzerns werden durch die ÖBB-Werbung GmbH gebündelt und kaufmännisch organisiert. Darüber hinaus ist die ÖBB-Werbung GmbH für die Einhaltung des Corporate Designs des ÖBB-Konzerns und die Wahrung des einheitlichen Markenauftrittes sowie für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen an Dritte verantwortlich.“

Tochtergesellschaften

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Zwischen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und der Gesellschaft besteht ein Immobilienmanagementvertrag. Dieser Vertrag regelt die Verfügung über die Nutzungsrechte sowie die bestmögliche Bewirtschaftung einschließlich der Verwaltung und Verwertung der Liegenschaften der ÖBB-Infrastruktur AG, aus-

genommen der Liegenschaften der Schieneninfrastruktur gemäß § 10a Eisenbahngesetz, die für den Eisenbahnbetrieb und den Eisenbahnverkehr benötigt werden, und jener Liegenschaften, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen im Sinne des § 58 Eisenbahngesetz benötigt. Der Immobilienmanagementvertrag wurde bereits mehrmals ergänzt.

Zum Leistungsumfang gehören nunmehr insbesondere

- die Betreuung der Gebäude, Verkehrsstationen und Grundstücke vor Ort durch den Objektbetreuer
- Bahnhof- und Liegenschaftsmanagement
- die kaufmännische Verwaltung von bebautem und unbebautem Grund
- die Hochbau- und Liegenschaftsentwicklung
- die Verwertung (Vermietung und Verkauf) von Liegenschaften
- die Betreuung des Immobilienanlagevermögens für die ÖBB-Infrastruktur AG
- die technische Bewirtschaftung
- die Betreuung der Gebäude, Verkehrsstationen und Grundstücke vor Ort durch den Objektbetreuer

Im Immobilienmanagementvertrag ist weiters die Vergütung für die von der Gesellschaft zu erbringenden Leistungen geregelt.

Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG

Seitens der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG werden auf Österreichs Bahnhöfen Reinigungsleistungen, Sicherheits- und Serviceleistungen sowie die Vermittlung dieser Tätigkeiten erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen zur Verrechnung gelangen. Des Weiteren tritt die Mungos GmbH & Co KG seit 01.09.2019 als Arbeitskräfteüberlasser auf.

Rail Equipment GmbH und Rail Equipment GmbH & Co KG

Die Rail Equipment GmbH und Rail Equipment GmbH & Co KG sind Gesamtdienstleister für schienen- und straßengebundene (Spezial-) Fahrzeuge des ÖBB-Konzerns und betreiben ein professionelles Fuhrparkmanagement mit Schwerpunkt auf:

- Beratung
- Beschaffung ökonomisch und ökologisch
- Finanzierung
- Services, Wartung, Reifen, Versicherung etc.
- Verwertung

Die Rail Equipment Gesellschaften stellen durch ein Reportingsystem eine optimale Kosten- und Informationstransparenz über alle anfallenden Fahrzeugkosten zur Verfügung.

Durch die neutrale Beratung, Bündelung der Beschaffung, sowie einer Ausrichtung der Wertschöpfungskette an marktüblichen Bedingungen wird eine größtmögliche Kosteneffizienz erzielt. Darüber hinaus unterstützen die Rail Equipment Gesellschaften mit der Bedienung der letzten Meile die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns zum Gesamtmobilitätsdienstleister.

Güterterminal Werndorf Projekt GmbH

Mit Vertrag vom 12.12.2012 wurden 100 % der Anteile an der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH erworben. Der Gegenstand des Unternehmens ist die Realisierung von privat-öffentlichen Partnerschaften (Private-Public-Partnership) im Bereich von Eisenbahnen, deren Ausübung, Weiterführung und Verwertung, insbesondere einer solchen Partnerschaft für den Güterterminal Werndorf. Der Güterterminal Werndorf wurde in den Jahren 2001 bis 2003 im Rahmen eines Private-Public-Partnership Modells als öffentliche Anlage für den kombinierten Ladungsverkehr errichtet und wurde seit der Inbetriebnahme des Güterterminals auch als Logistikstandort ausgebaut.

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.

Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 Bundesbahngesetz (BBG) näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 BBG, 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 Abs. 6 BBG umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 Abs. 1 und Abs. 2 BBG 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 BBG 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 Abs. 1 BBG über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 Abs. 2 BBG Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 1 und Abs. 2 BBG 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 BBG 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 2022-2027 wurde von der Republik Österreich am 3. November 2021 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 3. Dezember 2021 genehmigt.

Im März 2020 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 BBG (Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 1.1.2018 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2021 Gültigkeit.

Im Dezember 2020 wurde der Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs 1 BBG zur Rahmenplanperiode 2018-2023, unterzeichnet im März 2020, zum Ausgleich des Entfalls des Wegentgeltes Trasse für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr, um 89,2 Mio. EUR erhöht.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 BBG beruht auf dem gemäß § 42 Abs. 6 BBG von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 7 BBG 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 2018-2023 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2018-2023 (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 Brennerbasistunnel) 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 BBG und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 BBG festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfanges der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2021 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2018-2023 gemäß § 55b EisbG 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 wurde rd. 603,3 Mio. EUR (Vj. rd. 594,1 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brennerbasistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von 30,0 Mio. EUR (Vj. 190,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen, sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 36,0 Mio. EUR (Vj. 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 Abs. 1 BBG ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 Abs. 6 BBG mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützungs- und anderen Entgelte.

Das BMK hat gemäß § 45 BBG 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 BBG 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 und sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 Abs. 6 BBG 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 Abs. 6 BBG durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 BBG 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 92,8 Mio. EUR (Vj. rd. 16,6 Mio. EUR) auf 985,3 Mio. EUR (Vj. rd. 969,8 Mio. EUR) reduziert. Der Zuschuss für die Betriebsführung und Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung in Höhe von 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: 379,4 Mio. EUR) reduziert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von 103,6 Mio. EUR (Vj. 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 gem. § 42 Abs. 1 BBG und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von 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 6,4 Mio. EUR (Vj. 16,8 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brennerbasistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 3,7 Mio. EUR (Vj. 3,6 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2021 stellt sich demnach wie folgt dar:

		Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2021
§ 42 Abs. 1	Betriebsführung	913,1	-524,7	388,4
§ 42 Abs. 2	Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung	603,3	-6,4	596,9
Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 BBG		**1.516,4**	**-531,1**	**985,3**
§ 42 Abs. 2	Erweiterungs- und Reinvestitionen	1.078,0	-92,8	985,2
Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG		**1.078,0**	**-92,8**	**985,2**
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag		**2.594,4**	**-623,9**	**1.970,5**

Im Berichtsjahr wurde im Dezember ein Betrag in Höhe von 582,5 Mio. EUR an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung betrifft sowohl zum 31.12.2020 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2021 erhaltene Bundeszuschüsse.

Vorjahr:

		Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2020
§ 42 Abs. 1	Betriebsführung	832,2	-362,6	469,6
§ 42 Abs. 2	Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung	594,1	-16,8	577,3
Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 BBG		**1.426,3**	**-379,4**	**1.046,9**
§ 42 Abs. 2	Erweiterungs- und Reinvestitionen	986,4	-16,6	969,8
Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG		**986,4**	**-16,6**	**969,8**
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag		**2.412,7**	**-395,9**	**2.016,8**

Die vom Bund übernommenen Haftungen für Verbindlichkeiten der Gesellschaft betragen insgesamt zum 31.12.2021 10,3 Mrd. EUR (Vj. 11,4 Mrd. EUR).

Darüber hinaus werden von den Bundesländern und Gemeinden regelmäßig Kostenbeiträge im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben an die Gesellschaft geleistet, welche sich im Berichtsjahr auf 69,1 Mio. EUR (Vj. 77,3 Mio. EUR) belaufen.

Personalstand

Anzahl MitarbeiterInnen (nach Köpfen)	Summe 31.12.2021	Summe 31.12.2020	Durchschnitt 2021	Durchschnitt 2020
Angestellte	4.519	4.156	4.379	4.014
Arbeiter	2.809	2.589	2.763	2.474
Mitarbeiter mit Definitivstellung	7.575	8.299	7.923	8.605
Lehrlinge	1.523	1.532	1.374	1.394
Gesamt	**16.426**	**16.576**	**16.438**	**16.487**

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	Summe 31.12.2021	Summe 31.12.2020	Durchschnitt 2021	Durchschnitt 2020
Angestellte	4.428	4.076	4.285	3.934
Arbeiter	2.802	2.583	2.756	2.469
Mitarbeiter mit Definitivstellung	7.423	8.139	7.769	8.412
Lehrlinge	1.523	1.532	1.374	1.394
Gesamt	**16.177**	**16.330**	**16.184**	**16.209**

Aufwendungen für den Abschlussprüfer

Hinsichtlich der Aufwendungen für den Abschlussprüfer wird auf die Angaben im Jahresfinanzbericht des Konzerns der ÖBB-Infrastruktur AG verwiesen.

Die Organe der ÖBB-Infrastruktur AG

Vorstandsmitglieder und –bezüge

DI Franz Bauer	bis 31.12.2021	(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)
DI[in] Judith Engel	ab 01.01.2022	(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)
DI Dr. Johann Pluy		(Ressort Betrieb und Systeme)
Mag.[a] Silvia Angelo		(Ressort Finanzen, Markt, Service)

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht an beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.127 TEUR (Vj: rd. 1.071 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 18 TEUR (Vj: rd. 16 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen verringerten sich um rd. 15 TEUR von rd. 49 TEUR auf rd. 33 TEUR. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2021 rd. 392 TEUR (Vj: rd. 348 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 44 TEUR (Vj: rd. 44 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 98 TEUR erhöht (Vj: rd. 40 TEUR erhöht).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

Aufgrund der erschwerten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge der Covid-19 Krise haben sich die Vorstände bereiterklärt, einen freiwilligen Solidarbeitrag durch Verzicht auf ein Monatsgehalt zu leisten.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände der Mutterunternehmen und Geschäftsführer von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Top-Führungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstands bereits eingerechnet. Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeiter:innen, die in einem für die

Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Im Zusammenhang mit dieser Pensionskassenregelung wurden sämtliche per 31.12.2020 gebildeten Rückstellungen in Höhe von rd. 95 TEUR aufgelöst. Es erfolgte eine vertraglich vereinbarte Einzahlung als Beitragszahlung zur Pensionskasse in Höhe von rd. 119 TEUR. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Aufsichtsratsmitglieder und –bezüge

Dipl.-Ing. Herbert Kasser	Vorsitzender
Mag. Arnold Schiefer	1. Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag.ª Iris Appiano-Kugler	2. Stellvertreterin des Vorsitzenden
DIin Claudia Nutz	
Mag.ª Waltraud Schmid	
Mag. Georg Schöppl	
Günter Blumthaler	Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit	Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch	Belegschaftsvertreter

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Vergütung für ein Aufsichtsratsmandat wurde zuletzt in der Hauptversammlung 2019 neu geregelt.

Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Der bzw. die Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhält die doppelte Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, BelegschaftsvertreterInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertreter der Aufsichtsratsmitglieder für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Infrastruktur AG betrugen rd. 148,0 TEUR (Vj: rd. 136,4 TEUR).

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das vollkonsolidierte Unternehmen Güterminal 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. 4,0 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 der ÖBB-Infrastruktur AG 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 die ÖBB-Infrastruktur AG ist von direkten oder indirekten Auswirkungen der aktuellen Krise auszugehen. Direkte Beeinträchtigungen sind für den Bereich Güterverkehr zu erwarten, der Geschäftstätigkeiten in den vom Krieg betroffenen Ländern aufweist.

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 Baustoffen, 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 die ÖBB-Infrastruktur AG noch nicht von tiefgreifendem Ausmaß. Längerfristig ist mit maßgeblicher Beeinträchtigung zu rechnen.

Sofort nach dem Bekanntwerden der Krise wurde in der ÖBB-Infrastruktur AG 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 Sanktionsverstoßes und zur Vermeidung von Haftungsfällen getroffen.

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 die ÖBB-Infrastruktur AG 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 die ÖBB-Infrastruktur AG zu treffen.

Ergebnisverwendung

Es wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn 2021 in Höhe von 238.883.980,67 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Wien, am 24.03.2022

Der Vorstand

Mag.ª Silvia Angelo	Dipl.-Ing.in Judith Engel, MBA, MSc, MSc	Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Finanzen, Markt, Service)	(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)	(Ressort Betrieb und Systeme)

Lagebericht zum

Jahresabschluss der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

für das Geschäftsjahr 2021

A. Struktur 1
B. Wirtschaftsbericht 3
B.1. Gesamtwirtschaftliches Umfeld und Trends 3
B.2. Marktumfeld, Branchenentwicklung und Trends 9
B.3. Wirtschaftliche Entwicklung 13
C. Forschung und Entwicklung 28
D. Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 31
E. Konzernbeziehungen 44
F. Chancen- und Risikobericht 47
G. Nichtfinanzielle Erklärung 55
H. Anmerkung zum Lagebericht 56
I. Berechnung der Kennzahlen 56
J. Erklärung des Vorstandes 57

LAGEBERICHT 2021

A. Struktur

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein zertifiziertes integriertes Managementsystem (IMS), welches die Verbesserung in den Bereichen, Qualität, Umwelt- und Arbeitnehmer:innenschutz, betriebliche Sicherheit und Asset-Management unterstützt und überwacht. Das IMS umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG inkl. Tochtergesellschaften mit 100% Beteiligung.

Die Wirksamkeit des IMS wird laufend durch ein akkreditiertes Zertifizierungsunternehmen geprüft. Unternehmensintern unterstützen interne Audits, die Ideenwerkstatt, die Normkonformität sowie eine kontinuierliche Verbesserung sicherzustellen. Dabei wird dem üblichen Managementkreislauf „Plan – Do – Check – Act“ Rechnung getragen.

Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden laufend im Zuge der implementierten Steuerungslogik (z. B. Plattform Qualität, Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit, Sicherheitsmanagementsystem, Arbeitnehmer:innenschutz-Plattform) geprüft. Bei festgestellten Abweichungen und Risiken werden über die entsprechenden Gremien korrigierende Maßnahmen gesetzt. Darüber hinaus werden im Rahmen einer jährlichen „Managementbewertung“ dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG wesentliche Ergebnisse und Schwerpunkte des IMS zur Kenntnis gebracht und dabei ggf. erforderliche strategische Entscheidungen zur Weiterentwicklung beschlossen. Aufgrund der Einschränkungen im Bereich der Vor-Ort-Überprüfungen seit dem Beginn der COVID-19-Pandemie wurde z. B. das interne Auditwesen im Jahr 2021 um die Möglichkeit zur Durchführung von „Remote-Audits“ erweitert (Audits, die „online“ unter Berücksichtigung der Vorgaben von Informationssicherheit und Datenschutz abgewickelt werden).

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

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

Die Muttergesellschaft Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Der Bund hält sämtliche Anteile der ÖBB-Holding AG, diese hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Infrastruktur AG). Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ebenfalls eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht und ist beim Handelsgericht Wien mit der Firmenbuchnummer FN 71396w registriert. Der Sitz der Gesellschaft ist Praterstern 3, A-1020 Wien.

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 16.426 MitarbeiterInnen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:

– Bau

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

B. Wirtschaftsbericht

B.1. GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND TRENDS

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 Konjunkturentwicklung wieder auf den 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]

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 wiederaufgeflammten 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 Konjunkturentwicklung, 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 vereinzelten COVID-19-Fällen zur temporäre Schließungen ganzer Häfen zu Folge, was zu massiven Auswirkungen auf Transportkapazitäten und Frachtraten weltweit führte.[4]

[1] IWF.
[2] Oxford Economics.
[3] IWF, Trading Economics, Handelsblatt.
[4] Handelsblatt.

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 Jahresschnitt 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 Jahres 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 wird eine Steigerung von 2,3% erwartet. Zunächst waren die Auswirkungen der Preissteigerungen 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]

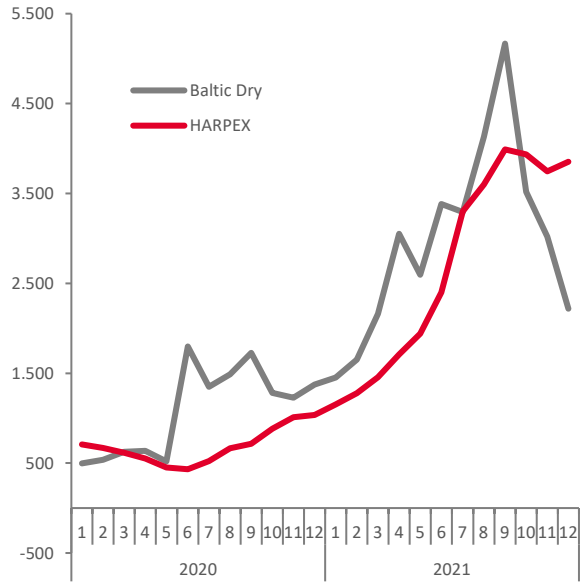
Die weiterhin expansive Geldpolitik, insbesondere der Fed und der EZB, mit ihrer Niedrig- bzw. Null-Zinspolitik befeuerte auch im Jahre 2021 die Kursentwicklung auf den Finanzmärkten. Dow Jones und DAX erreichten im Laufe des Jahres Allzeithöchststände. Die erhöhte Risikobereitschaft der Anleger:innen 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]

[5] Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.
[6] Finanzen.net, Weltbank.
[7] Handelsblatt.
[8] Oxford Economics.
[9] IWF.
[10] OeNB, IWF.
[11] Handelsblatt.
[12] Oxford Economics.
[13] The Economist.

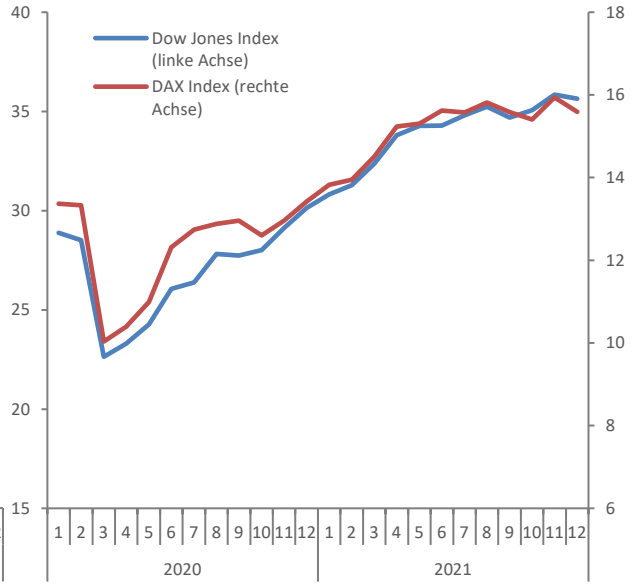
Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

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

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 zu Vorjahr zurückgegangen.[15]

Mit dem Einsetzen der ersten Impfkampagnen und der milderen 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]

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]

[14] Oxford Economics.
[15] Europäische Kommission.
[16] Europäische Kommission.
[17] Oxford Economics.
[18] Handelsblatt, Autozeitung.

Die steigenden Energiepreise machten auch der europäischen stahl- und metallerzeugenden 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]

Das Jahr 2021 war von einem massiven Anstieg der Energiepreise geprägt, was vor allem dem extremen Preisanstieg bei Erdgas geschuldet ist. Dabei spielen eine Reihe von unterschiedlichen Faktoren eine Rolle. Die Erdgaspreise in Europa sind einerseits durch die erhebliche Verzögerung der Inbetriebnahme der Gaspipeline Nordstream 2 und den politischen Spannungen zwischen Russland und der EU geprägt, andererseits sind die Füllstände der europäischen Erdgasspeicher auf historischem Tiefstand. Die Preise am globalen LNG-(Flüssiggas-)Markt sind vom hohen Wettbewerb zwischen der EU und Asien geprägt. Die hohen Erdgaspreise wirken sich in weiterer Folge auf die Strompreise aus, sodass im 4. Quartal 2021 Preisanstiege von über 200% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen waren. Man spricht bereits von der größten Energiekrise seit den 1970er-Jahren. Eine Entspannung der Lage wird frühestens ab dem 2. Quartal 2022 erwartet, wobei mit einem dauerhaften Absinken der Preise auf das Vorkrisenniveau nicht gerechnet werden kann.

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 als Folge 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 Corona-Maßnahmen 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 Erstarken des Privatkonsums, der durch eine überraschend gute Erholung des Arbeitsmarktes nach

[19] Handelsblatt.
[20] Oxford Economics.
[21] Sueddeutsche Zeitung.
[22] Europäische Kommission.
[23] IWF.
[24] Handelsblatt.
[25] OeNB.

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%.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2019	2020	2021	2022
Bruttoinlandsprodukt, real	Veränderung in %	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		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

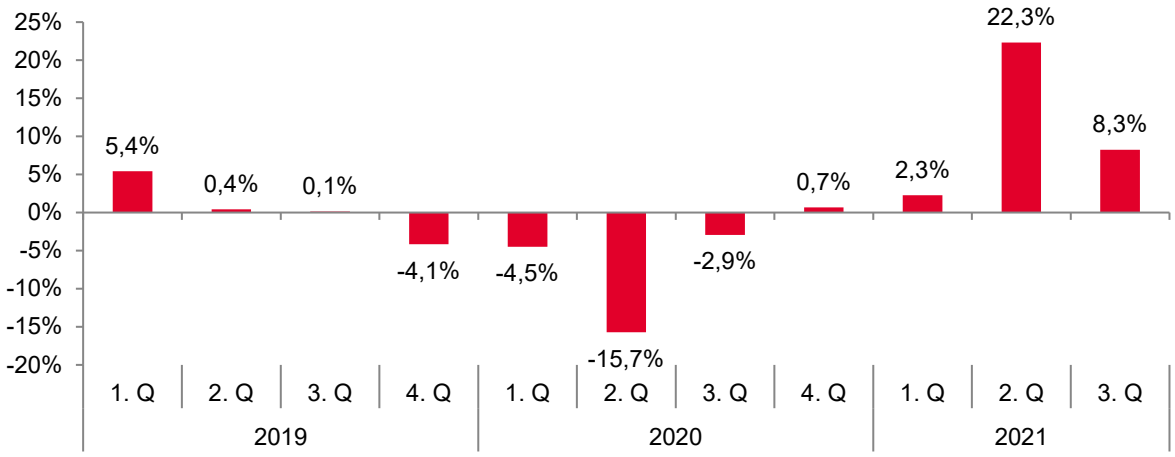
Quelle: Statistik Austria, WIFO, Oxford Economics.

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 frühesten zur Jahresmitte mit einer Rückkehr auf den Vorkrisenwachstumspfad gerechnet.

[26] WIFO.
[27] Die Presse.

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



Quelle: Statistik Austria.

Die Energiepreisentwicklung ist auch der wesentliche Grund, warum die Inflationsrate in Österreich 2021 im Jahresschnitt 2,8% betragen hat und deutlich über dem 2%-Ziel der Europäischen Zentralbank zu liegen kam. 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]

[28] BMF.
[29] OeNB.
[30] Die Presse, Handelsblatt.
[31] OeBFA.

B.2. MARKTUMFELD, BRANCHENENTWICKLUNG UND TRENDS

Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die politische und mediale Debatte in Österreich und in Europa wurde 2021 – nach 2020 zum zweiten Mal hintereinander – von COVID-19 dominiert. Wie bereits im ersten Jahr der Pandemie galt es negative wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen zu minimieren und den gewohnt hohen Standard beim Betrieb der Infrastruktur ungestört aufrecht zu erhalten.

Wie im Regierungsübereinkommen festgeschrieben, trat mit Wirksamkeit ab 01.07.2021 eine Novelle zum Elektrizitätsabgabegesetz in Kraft, welche eine Steuerbefreiung bzw. Steuervergütung für Bahnstrom gesetzlich normiert. Von Eisenbahnunternehmen selbst erzeugter und verbrauchter Bahnstrom (mit einer Frequenz von 16,7 Hz), der aus erneuerbaren Primärenergieträgern gewonnen wird, wird damit von der Elektrizitätsabgabe befreit. Verbrauchter 16,7-Hz-Bahnstrom, welcher von Eisenbahnunternehmen nicht selbst erzeugt, sondern zugekauft wird, wird statt wie bisher mit 15,0 EUR/MWh, mit einem verringerten Steuersatz von 1,8 EUR/MWh belegt. Diese Steuerreduktion auf den EU-Durchschnitt ist ein wichtiger Schritt zu mehr Fairness zwischen den Verkehrsträgern und stärkt damit die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn.

Weiters wurde am 10.09.2021 mit dem Kartell- und Wettbewerbsrechts-Änderungsgesetz 2021 einerseits die Richtlinie 2019/1/EU vom 11.12.2018 zur Stärkung der Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten im Hinblick auf eine wirksamere Durchsetzung der Wettbewerbsvorschriften und zur Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes umgesetzt. Andererseits wurde – wie im Regierungsübereinkommen vorgesehen – eine Anpassung des Kartellrechts in Bezug auf das moderne Wirtschaftsleben vorgenommen und den Herausforderungen der Digitalisierung, der Globalisierung und den Nachhaltigkeitszielsetzungen Rechnung getragen.

Die jüngste Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 (BGBl. I Nr. 231/2021) trat mit 31.12.2021 in Kraft. Von den novellierten Vorschriften ist insbesondere die Bestimmung des § 55g EisbG hervorzuheben. § 55g EisbG ergänzt den Katalog an Trennungsvorschriften zwischen EIUs und EVUs. § 55g Abs 1 EisbG ermöglicht EIUs im Rahmen einer Kann-Bestimmung grundsätzlich die Auslagerung von ganzeinheitlichen Funktionen. Konkret dürften (i) die Funktionen als Zuweisungsstelle (§ 62 EisbG), (ii) die Funktionen als entgelterhebende Stelle (§ 62b EisbG) sowie (iii) anderer Funktionen (z. B. Ausbau und Instandhaltung der Infrastruktur, Verkehrsmanagement usw.) an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle, sofern diese keine EVUs sind oder ein EVU kontrollieren oder von einem EVU kontrolliert werden, ausgelagert werden. § 55g Abs 2 EisbG sieht – ebenfalls i. S. einer Kann-Bestimmung – als Ausnahme von der ansonsten strikten Trennung von EIUs und EVUs vor, dass EIUs per schriftlichem Vertrag die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur an EVUs oder Unternehmen, die ein Eisenbahnunternehmen kontrollieren oder von einem solchen kontrolliert werden, auslagern können.

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 Fokus der ÖBB in Bezug auf Klimaschutz war dabei einerseits das Werben für einen fairen Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Auf der anderen Seite war es ein erklärtes Ziel, 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.

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 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 nützen, dadurch mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen und damit die Grundlagen für Klimaschutz und Wirtschaftswachstum zu schaffen.

Themenmanagement auf internationaler Ebene

Im September 2021 wurde ÖBB-Holding-CEO Andreas Matthä in seiner Funktion als Präsident des Europäischen Eisenbahnverbandes CER für weitere zwei Jahre bestätigt. 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 startetet 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 legistischen Initiativen mit ÖBB Relevanz bearbeitet, unter anderem das Emissionshandelssystem sowie die Richtlinien zu erneuerbaren Energien und 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 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.

Marktumfeld

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 zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019. Allerdings wurde im 1. Quartal 2021 aufgrund der erneuten Lockdowns über den Winter noch ein Minus von 1% im Vorjahrsvergleich 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.[32]

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.[33] 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.[34] 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.[35]

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.[36] Darunter fällt insbesondere auch die Reaktivierung von Streckenabschnitten und Regionalbahnen für den Personen- und Güterverkehr.[37] 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.[38]

Eine Entscheidung wurde zudem im Trassenfindungsverfahren für den Brenner-Nordzulauf getroffen. Die Zulaufstrecke soll nun zwischen Ostermünchen und dem österreichischen Schaftenau verlaufen – davon 60% im Tunnel. Die konkreten Planungen dafür stehen erst am Anfang.[39] 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.[40]

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 Baulos an ein slowenisch-türkisches Konsortium vergeben wurde, sollen die Arbeiten bis 2025 abgeschlossen sein. Ab dann sind Geschwindigkeiten von 160

[32] ÖBB-Infrastruktur AG.
[33] Allianz pro Schiene.
[34] Kurier.
[35] ÖBB-Infrastruktur AG.
[36] Rail Business.
[37] Allianz pro Schiene.
[38] Rail Business.
[39] Verkehrsrd.schau.
[40] Dolomiten Tagblatt.

km/h im Personen- und 120 km/h im Güterverkehr möglich.[41] Im Hafen Koper selbst wiederum läuft aktuell ein Projekt zur automatischen digitalen Erfassung aller ein- und ausgehenden Container und Güterwagen.[42]

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.[43] Wie der staatliche Infrastrukturbetreiber Správa Železnic bekannt gab, soll das Hochgeschwindigkeitsnetzes 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.[44] Errichtet werden soll dieses rd. 18,0 Mrd. EUR schwere und 660 km lange Vorhaben in Kooperation mit der französischen Staatsbahn SNCF.

[41] Railway Pro.
[42] Railway Pro.
[43] Europäische Kommission.
[44] Rail Business.

B.3. WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

a) Ertragslage

Die wesentlichen Leistungsindikatoren für die erzielten Umsätze sind die in den bahneigenen Kraftwerken produzierte Strommenge, die vermieteten Flächen der Immobilien, sowie die Zugkilometerleistung und die Gesamtbruttotonnenkilometer, die auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG erbracht werden.

Die Erläuterungen zur Berechnung der Kennzahlen werden im Punkt „I. Berechnung der Kennzahlen“ dargestellt. Für eine Einschätzung der Auswirkungen der Ukrainekrise wird auf die Erläuterung zu den Ereignissen nach dem Abschlussstichtag im Anhang per 31.12.2021 verwiesen.

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2021	in % der Gesamterträge	2020	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	903,9	27%	875,1	26%	28,7	3%
Andere aktivierte Eigenleistungen	329,8	10%	321,8	10%	8,0	2%
sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.073,5	63%	2.130,5	64%	-57,0	-3%
Gesamterträge	**3.307,2**	**100%**	**3.327,4**	**100%**	**-20,3**	**-1%**
davon aus Konzernbeziehungen	***677,3***	***20%***	***677,1***	***20%***	***0,2***	***0%***
Materialaufwand	115,7	3%	89,2	3%	26,4	30%
Aufwendungen bezogene Leistungen	399,2	12%	372,8	11%	26,4	7%
Personalaufwand	1.104,0	33%	1.108,6	33%	-4,6	0%
Abschreibungen	815,9	25%	795,3	24%	20,6	3%
So. betr. Aufwand	492,5	15%	482,9	15%	9,6	2%
Gesamtaufwand	**2.927,3**	**89%**	**2.848,9**	**86%**	**78,4**	**3%**
davon aus Konzernbeziehungen	***498,9***	***15%***	***474,3***	***14%***	***24,6***	***5%***
Betriebserfolg	**379,9**	**11%**	**478,6**	**14%**	**-98,7**	**-21%**
Finanzergebnis	-397,6	-12%	-475,8	-14%	78,2	-16%
davon aus Konzernbeziehungen	***0,9***	***0%***	***-1,8***	***0%***	***2,7***	***-151%***
Ergebnis vor Steuern	**-17,7**	**-1%**	**2,8**	**0%**	**-20,4**	**-738%**

Diese Leistungsindikatoren entwickelten 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%

Nutzflächen der Immobilien (in Tausend m²)	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Fremdgenutzt (Konzernexterne) [1)]	644	675	-31	-5%
Genutzt von Konzerngesellschaften	233	238	-5	-2%
Eigengenutzt von der ÖBB-Infrastruktur AG	566	556	9	2%
Leerstand und Allgemeinflächen	1.136	1.146	-10	-1%
Gebäudeflächen	**2.578**	**2.615**	**-37**	**-1%**
vermietete Außenflächen	18	18	0	1%
Gesamter Bestand	**2.596**	**2.632**	**-37**	**-1%**

1) Die gegenständliche Flächenkennzahl bezieht sich auf Gebäudeflächen sowie vermietete Außenflächen bei Gebäuden. Da Parkdecks der Mobilitätskette zugehörig sind, werden deren Flächen dem Verkehrsstationsbereich zugerechnet.

Zugkilometer (in Mio. km)	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	108,0	101,1	6,9	7%
davon ÖBB-Konzern	*103,0*	*97,2*	*5,8*	*6%*
Güterverkehr	40,8	38,6	2,2	6%
davon ÖBB-Konzern	*27,3*	*27,1*	*0,2*	*1%*
Dienst- und Lokzüge	7,8	7,2	0,5	8%
davon ÖBB-Konzern	*5,5*	*5,3*	*0,2*	*3%*
Gesamter Bestand	**156,6**	**147,0**	**9,6**	**7%**
davon ÖBB-Konzern	***135,7***	***129,6***	***6,1***	***5%***

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

Der Betriebserfolg der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 379,9 Mio. EUR (Vj: 478,6 Mio. EUR) oder 42,0% (Vj: 54,7%) der Umsatzerlöse mit einer Marge bezogen auf den Betriebserfolg von 58,0% (Vj:45,3%). Das Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (EBITDA) liegt bei 1.195,8 Mio. EUR (Vj: 1.273,9 Mio. EUR) oder 132,3% (Vj: 145,6%) von den Umsatzerlösen oder 36,2% (Vj: 38,3%) der Gesamterträge.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Berichtsjahr eine negatives Finanzergebnis von -397,6 Mio. EUR (Vj: -475,8 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Steuern erreichte im Berichtszeitraum -17,7 Mio. EUR (Vj: 2,8 Mio. EUR).

Die Gesamterträge der ÖBB-Infrastruktur AG beliefen sich im Jahr 2021 insgesamt auf 3.307,2 Mio. EUR (Vj: 3.327,4 Mio. EUR), je Mitarbeiter entspricht dies einem Betrag von 201,3 TEUR (Vj: 200,0 TEUR).

Die Umsatzerlöse stellen sich im Jahr 2021 wie folgt dar:

Umsatzerlöse in Mio. Euro	2021	2020
Nutzungsentgelte Infrastrukturbenützung	384,9	394,9
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	199,1	184,4
Mieterlöse	128,7	135,4
Instandhaltung und Wartung	10,3	7,2
Erlöse aus Verwertungsobjekten	37,4	23,8
Sonstige übrige Umsatzerlöse	143,4	129,4
Summe	**903,9**	**875,1**

Der Rückgang des Nutzungsentgeltes für die Infrastrukturbenützung von 394,9 Mio. EUR um -10,0 Mio. EUR auf 384,9 Mio. EUR ist im Geschäftsjahr auf die Aussetzung des Wegeentgelts für den Schienengüterverkehr und eigenwirtschaftlichen Personenverkehr zurückzuführen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verzeichnete im Jahr 2021 im Geschäftsbereich **Energie** im Bereich Energielieferungen und Netznutzungsentgelte einen Umsatz von rd. 199,1 Mio. EUR (Vj: 184,4 Mio. EUR). Der konzerninterne Umsatz hat sich um 9,7 Mio. EUR auf 163,0 Mio. EUR (Vj: 153,3 Mio. EUR) erhöht und wird überwiegend mit der ÖBB-Produktion GmbH getätigt. Die Umsätze mit Konzernfremden haben sich von 31,1 Mio. EUR um 5,0 Mio. EUR auf 36,1 Mio. EUR erhöht.

Die Erhöhung der Erlöse aus Energielieferungen resultiert im Wesentlichen aus einer Erhöhung der Stromabnahmemengen durch die EVUs und aus einer Erhöhung der Strompreise im Geschäftsjahr 2021.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Bereich **Immobilien** Erlöse aus der Vermietung in Höhe von 128,7 Mio. EUR (Vj: 135,4 Mio. EUR) und Erlöse aus dem Verkauf von Verwertungsobjekten in Höhe von 37,4 Mio. EUR (Vj: 23,8 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge aus sonstigen Liegenschaftsverwertung betrugen rd. 45,7 Mio. EUR (Vj: 51,8 Mio. EUR).

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen mit einem Sachanlagevermögenswert von rd. 31,4 Mrd. EUR (Vj: 29,8 Mrd. EUR). Das Anlagevermögen der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst u.a. ca. 4.196 Gebäude, davon rund 1.038 Bahnhöfe und Haltestellen (Verkehrsstationen), 9.759 Gleiskilometer, 13.280 Weichen, 6.605 Brücken und 251 Tunnel. Nutzungsentgelte, die das Unternehmen von Konzerngesellschaften und von externen Partnern für die Nutzung des Anlagevermögens lukriert, trugen wesentlich zur Ertragskraft der ÖBB-Infrastruktur AG bei. Auftrag des Unternehmens ist es, die Schieneninfrastruktur den Betreibern bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen – und zwar bei gleichzeitiger nachhaltiger Wertsteigerung des Anlagevermögens. Für die eingeräumte Nutzung hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2021 Nutzungsentgelte in der Höhe von rd. 384,9 Mio. EUR (Vj: 394,9 Mio. EUR) erhalten, das sind 42,6% (Vj: 45,1%) des Umsatzes.

Die Betriebsaufwendungen der ÖBB-Infrastruktur AG betrugen im Jahr 2021 insgesamt rd. 2.927,3 Mio. EUR (Vj: 2.848,9 Mio. EUR).

Als Eigentümerin der gesamten Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2021 für den Bereich Immobilien Instandhaltung in Höhe von 33,5 Mio. EUR (Vj: 33,8 Mio. EUR) sowie Betriebskosten in Höhe von 163,9 Mio. EUR (Vj: 160,0 Mio. EUR) aufgewendet.

Der Personalaufwand betrug im Jahr 2021 1.104,0 Mio. EUR (Vj: 1.108,6 Mio. EUR). Die Personalintensität als Relation zwischen Personalaufwand und Gesamtaufwand betrug 37,7% (Vj: 38,9%). Der durchschnittliche Personalaufwand jedes Mitarbeiters der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 67,2 TEUR (Vj: 66,7 TEUR).

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen beliefen sich auf 15,6% (Vj: 13,9%) der Gesamterträge. Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro Mitarbeiter belief sich auf 31,3 TEUR (Vj: 27,8 TEUR). Die Materialintensität beträgt 17,6% (Vj: 16,2%).

Die Abschreibungen der immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen abzüglich der Auflösung passivierter Kostenbeiträge beliefen sich im Jahr 2021 auf 815,9 Mio. EUR (Vj: 795,3 Mio. EUR). Die Abschreibungsintensität als Relation zwischen Abschreibungen zuzüglich Betriebskosten und Gesamtaufwand betrug 33,5% (Vj: 33,5%). Der Anstieg der Abschreibungen um 20,6 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die Investitionstätigkeit in die Infrastruktur und die damit einhergehenden Inbetriebnahmen zurückzuführen.

An betrieblichen Steuern und Abgaben sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2021 38,1 Mio. EUR (Vj: 44,3 Mio. EUR) bzw. 454,5 Mio. EUR (Vj: 438,7 Mio. EUR) angefallen. Die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist zum einen auf Covid-19 bedingte Effekte in Bezug auf Aufwendungen für Sanitärdienste und ärztliche Dienste, sowie einem Anstieg der Aufwendungen für Büroerfordernisse im Zusammenhang mit IT Leistungen und Betriebskosten für Reinigung und Strom zurückzuführen.

b) Vermögens- und Finanzlage

Die Vermögenslage der ÖBB-Infrastruktur AG hat sich im Wesentlichen aufgrund von Investitionen aktivseitig im Geschäftsjahr um 1.666,2 Mio. EUR auf einen Betrag von 33.911,5 Mio. EUR (Vj: 32.245,3 Mio. EUR) erhöht. Weitere Informationen zur Vermögenslage sind im Kapitel „c) Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen“ angeführt.

Das Finanzergebnis der ÖBB-Infrastruktur AG wird im Geschäftsjahr 2021 mit rd. -397,6 Mio. EUR (Vj: -475,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Die geringeren Fremdfinanzierungskosten in Höhe von -59,6 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem Auslaufen von höher verzinsten Verbindlichen und zinsgünstigen neuen OeBFA-Finanzierungen. Die im Geschäftsjahr 2021 aktivierten Fremdkapitalzinsen gemäß § 203 Abs. 4 UGB betragen 108,1 Mio. EUR (Vj: 106,8 Mio. EUR). Im aktuellen Geschäftsjahr verbesserte sich das Finanzergebnis um 78,2 Mio. EUR (Vj: 34,0 Mio. EUR).

Die Eigenkapitalquote per 31.12.2021 der ÖBB-Infrastruktur AG – unter Einbeziehung der Kostenbeiträge von Dritten – beträgt rd. 21,0% (Vj: 21,8%). Die Fremdkapitalquote der ÖBB-Infrastruktur AG per 31.12.2021 beträgt – unter Einbeziehung der Kostenbeiträge von Dritten in das Eigenkapital – rd. 79,0% (Vj: 78,2%). Die gesamte Fremdkapitalzinslast als Relation zwischen Fremdkapitalzinsen zuzüglich zinsähnlicher Aufwendungen zu durchschnittlichem verzinslichen Fremdkapital liegt bei 2,5% (Vj: 2,9%). Dabei wurden die Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease- und Sublease-Verträgen sowie die entsprechenden Zinsaufwendungen außer Acht gelassen, da diesen Zinsaufwendungen gleich hohe Zinserträge gegenüberstehen. Des Weiteren wurden die Erträge und Aufwendungen aus Zinsenswaps bei der Ermittlung des Zinsaufwandes saldiert.

Die Effektivverschuldung der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt zum 31.12.2021 rd. 22,8 Mrd. EUR (Vj: 21,4 Mrd. EUR) und errechnet sich wie folgt:

in TEUR	2021	2020
Anleihen	10.383.002	11.431.509
Kreditinstitute	3.865.837	3.879.076
Konzernfinanzverbindlichkeiten	528.296	934.995
Eurofima	0	0
Finanzierung OeBFA	8.086.250	5.218.250
abzüglich monetäres UV (FIN)	0	0
abzüglich Ausleihungen gegenüber verbundenen Unternehmen	-5.333	-8.000
abzüglich liquide Mittel	-1.717	-158
abzüglich Veranlagungen	-20.328	-30.784
abzüglich Sublease	0	0
Effektivverschuldung	**22.836.007**	**21.424.888**

Unter der Position „Veranlagungen“ werden die aus der Auflösung von CBL-Transaktionen in den Jahren 2010 und 2012 verbliebenen Depots ausgewiesen. In der Position „Kreditinstitute“ findet sich ein Betrag in gleicher Höhe.
Die externen Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG betragen zum 31.12.2021 rd. 22,3 Mrd. EUR (Vj: 20,5 Mrd. EUR).

2022 werden für die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen sowie die Tilgung von fälligen Anleihen Neufinanzierungen gemäß genehmigten Budget in Höhe von rd. 4,2 Mrd. EUR erforderlich.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird wie im Geschäftsjahr 2021 die notwendige Finanzierung im Jahr 2022 vor allem über Darlehen der Republik Österreich durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt aufnehmen.

Kapitalflussrechnung

	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		
Ergebnis vor Steuern	-15.907.872	1.758.534
- Zuschreibung/ + Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Investitionsbereichs	977.728.560	951.563.233
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	-145.227.346	-155.039.207
- Gewinne/ + Verluste aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Investitionsbereichs	-19.024.519	-19.090.329
- Beteiligungserträge, Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögen sowie Zinsen und ähnliche Erträge/+ Zinsen und ähnliche Aufwendungen	380.976.015	474.631.318
- sonstige fondsunwirksame Erträge/ + sonstige fondsunwirksame Aufwendungen	5.437.813	15.982.597
- Zunahme/ + Abnahme der Vorräte	-9.343.769	-13.799.022
- Zunahme/ + Abnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Forderungen	47.434.139	-16.116.723
- Zunahme/ + Abnahme von Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber beteiligten Unternehmen	-50.847.006	9.704.935
- Zunahme/ + Abnahme der aktiven Rechnungsabgrenzungsposten	5.377.712	5.912.649
- Abnahme/ + Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen Verbindlichkeiten sowie der Verbindlichkeiten aus Wechsel und Anzahlungen auf Bestellungen	27.061.624	87.834.111
- Abnahme/ + Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber beteiligten Unternehmen	-23.278.857	17.721.544
- Abnahme/ + Zunahme der passiven Rechnungsabgrenzungsposten	-21.690.252	170.455
- Abnahme/ + Zunahme Rückstellungen	36.171.662	-25.030.202
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit vor Steuern	**1.194.867.905**	**1.336.203.894**
- Zahlungen für Ertragsteuern	0	0
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit nach Steuern	**1.194.867.905**	**1.336.203.894**
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		
- Auszahlung für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-2.510.838.297	-2.199.771.177
+ Einzahlung aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	89.335.339	34.230.483
- Auszahlung für den Erwerb von Finanzanlagen	-16.618.320	-2.192.500
+ Einzahlung aus dem Abgang von Finanzanlagen	2.666.667	2.666.667
+ Einzahlung von Kostenbeiträgen von Dritten	180.082.928	141.266.243
+ Einzahlungen aus Beteiligungs-, Zinsen- und Wertpapiererträgen	32.233.627	12.402.068
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	**-2.223.138.056**	**-2.011.398.217**
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		
- Vergabe/ + Tilgung von gewährten Krediten	0	0
- Auszahlung für die Tilgung von Finanzkrediten	-2.782.275	-202.770.686
+ Einzahlung aus der Aufnahme von Krediten gegenüber beteiligten Unternehmen oder gegen Sonstige	3.421.522.787	2.343.730.182
- Tilgung von Krediten gegenüber beteiligten Unternehmen oder gegen Sonstige	-400.000.000	-119.100.000
- Auszahlung für dieTilgung von Anleihen	-1.050.000.000	-1.300.000.000
- Auszahlung für Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-532.249.806	-590.550.278
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	**1.436.490.705**	**131.309.218**
Freier Geldstrom		
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit nach Steuern	**1.194.867.905**	**1.336.203.894**
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.223.138.056	-2.011.398.217
Freier Geldstrom	**-1.028.270.151**	**-675.194.323**
Finanzmittelveränderungsrechnung		
Finanzmittelbestand zum Periodenanfang		
+ Forderungen gegenüber ÖBB-Finanzierungsservice GmbH - täglich fällig [2])	**-934.995.370**	**-270.676.474**
+ Forderungen gegenüber Kreditinstituten - täglich fällig [1])	155.710	3.272.672
- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten - täglich fällig [1])	0	-123.600.000
+ Kassenbestand und Schecks	**2.171**	**51.418**
Finanzmittelbestand zum Periodenanfang	**-934.837.489**	**-390.952.384**
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes		
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit vor Steuern	1.194.867.905	1.336.203.894
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.223.138.056	-2.011.398.217
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	1.436.490.705	131.309.218
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	**408.220.554**	**-543.885.105**
Finanzmittelbestand zum Periodenende		

- Verbindlichkeiten gegenüber ÖBB-Finanzierungsservice GmbH - täglich fällig [2])	-528.296.216	-934.995.370
+ Forderungen gegenüber Kreditinstituten - täglich fällig	1.678.434	155.710
- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten - täglich fällig	0	0
+ Kassenbestand und Schecks	848	2.171
Finanzmittelbestand zum Periodenende	**-526.616.934**	**-934.837.489**

1) Täglich fällige Posten (≤ 3 Monate) gem. Fußnote [2]) sind Teil des Fondsmittelbestandes. Kurzfristige Posten (≤ 1 Jahr) sind im Cash Flow aus der operativen Tätigkeit, langfristige Posten (> 1 Jahr) im Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit darzustellen.
2) Täglich fällige (≤ 3 Monate) Forderungen/Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sind Teil der Fondsmittel und nicht im Geldfluss aus der operativen Tätigkeit oder der Finanzierungstätigkeit anzusetzen.

Der negative Geldfluss aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit wurde einerseits aus positiven Rückflüssen aus der betrieblichen Tätigkeit und andererseits aus kurzfristigen Darlehensaufnahmen sowie über das konzerninterne Cash-Pooling finanziert.

c) Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen

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.)

Im Berichtszeitraum wurde u. a. an folgenden Projekten gearbeitet:
– Brenner Basistunnel (T)
– Streckenausbau St. Margarethen – Lauterach (Vbg)
– Revitalisierung Kraftwerk Spullersee (Vbg)
– Linienverbesserung Golling (Sbg)
– Erweiterung Kraftwerksgruppe Tauernmoos (Sbg)
– Elektrifizierung Steindorf – Friedburg (Sbg/OÖ)
– Viergleisiger Ausbau Linz Hauptbahnhof Westseite (OÖ)
– Attraktivierung der Mattigtalbahn (Bahnhöfe inkl. ESTW) (OÖ)
– Errichtung Kraftwerk Obervellach II (Ktn)
– Elektrifizierung Klagenfurt – Weizelsdorf (Ktn)
– Neubaustrecke Koralmbahn (Stmk/Ktn)
– Semmering-Basistunnel (Stmk/NÖ)
– Zweigleisiger Ausbau Pottendorfer Linie (W/NÖ)
– Zweigleisiger Ausbau Wien – Bratislava (W/NÖ)
– Errichtung Bildungscampus, Lehrlingsheim und Hst. St. Pölten

Im Berichtszeitraum konnten u.a. die Erweiterung des Bahnhofs Wien Praterstern sowie die Neuerrichtung der Lehrwerkstätte Innsbruck und des Lehrlingsheims St. Pölten abgeschlossen werden. Des Weiteren wurden die elektrifizierte Strecke Steindorf – Friedburg, der modernisierte und elektrifizierte Verschiebebahnhof Linz Stadthafen, das revitalisierte Kraftwerk Spullersee und der modernisierte Karawankentunnel in Betrieb genommen. Beim viergleisigen Ausbau zwischen Linz – Wels erfolgte im Berichtszeitraum der Spatenstich für den Abschnitt Marchtrenk-Wels und bei der Pottendorfer Linie der Baustart für den Abschnitt Meidling – Abzweigung Altmannsdorf.

Für die Kund:innen wird in attraktive Ein- und Ausstiegspunkte investiert. Folgende Bahnhöfe und Haltestellen wurden u.a. 2021 fertiggestellt:
– Hst. Grillgasse (W)
– Hst. Strebersdorf (W)
– Bf. Böheimkirchen (NÖ)
– Hst. Glinzendorf (NÖ)
– Bf. Kirchstetten (NÖ)
– Bf.e Bad Goisern und Goisern Jodschwefelbad (OÖ)
– Bf.e Steyregg, Lungitz, Katsdorf (OÖ)
– Bf. Zell/See (Sbg.)
– Bf. Kainisch (Stmk.)

– Bf. Kapfenberg (Stmk)
– Hst. Ledenitzen (Ktn)
– Bf Altach (Vbg)
– Bf Schwaz (T)
– Hst. Innsbruck Messe (T)

Entlang der Südstrecke sind etwa beim 27,3 km langen Semmering-Basistunnel bereits mehr als 80% sind im Rohbau gegraben. Der Tunnel wird an insgesamt 14 Stellen in zum Teil geologisch sehr anspruchsvollen und herausfordernden Verhältnissen vorgetrieben. Die ersten zwei Vortriebe wurden 2021 im Bereich Fröschnitzgraben West bereits fertiggestellt, 4.270 m wurden je Röhre gegraben. Die beiden Tunnelbohrmaschinen haben in Fröschnitzgraben Ost ihr Ziel fast erreicht und mehr als 8 km zurückgelegt, somit werden bis Frühjahr 2022 bereits alle Vortriebe in diesem Baulos abgeschlossen sein. In den Abschnitten Gloggnitz und Fröschnitzgraben wurde auch bereits mit der Herstellung der Innenschale begonnen. Die Inbetriebnahme ist aus heutiger Sicht für Dezember 2028 prognostiziert.

Auch an der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt gingen die Arbeiten 2021 auf Hochtouren voran. Auf steirischer Seite ist die Ausrüstung des Koralmtunnels voll angelaufen – die technische Ausstattung ist gewissermaßen das "Grande Finale" der 130 km langen Koralmbahn. Auch der künftige Bahnhof in der Weststeiermark nimmt immer weiter Gestalt an. Im Bereich des Grazer Flughafens wurde bereits mehr als die Hälfte der neuen Unterflurtrasse im Rohbau fertiggestellt. Zusätzlich wurden mehrere Brücken zwischen Zettling und Weitendorf neu errichtet, um Platz für die neue Hochleistungsstrecke zu schaffen. Und auch auf Kärntner Seite geht es derzeit Schlag auf Schlag: Eingebettet zwischen Koralmtunnel und Granitztaltunnel entsteht in großen Schritten der neue Bahnhof St. Paul im Lavanttal. Im Granitztaltunnel und Koralmtunnel auf Kärntner Seite werden ab 2022 die ersten Schienen verlegt. Im Bereich Aich-Mittlern wurden 2021 bereits rd. 10 km Gleise für die neue Koralmbahn verlegt. Damit befindet sich das Jahrhundertprojekt Koralmbahn in der Zielkurve.

Entlang der Weststrecke nimmt der viergleisige Ausbau weiter Fahrt auf. Vier statt bisher zwei Gleise schaffen die dringend erforderlichen Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr auf DER Bahnachse Österreichs. Im Nadelöhr zwischen Linz und Wels sind nun bereits zwei der drei Streckenabschnitte in Bau: Die Arbeiten im Abschnitt Linz Hbf Westseite laufen seit 2019 zügig und planmäßig bei laufendem Bahnbetrieb. Im April 2021 wurde ein wesentlicher Meilenstein erreicht, die Haltestelle „Untergaumberg“ der Linzer Lokalbahn (LILO) ging neu errichtet und in neuer Lage in Betrieb. Auch der Gleisbau schreitet zügig voran. Im November 2021 erfolgte der Spatenstich für den Abschnitt Marchtrenk – Wels. Der Startschuss für die Bauarbeiten im Abschnitt Linz – Marchtrenk wird voraussichtlich im Jahr 2022 fallen.

Folgende Planungen wurde im Berichtszeitraum weiterverfolgt: Im Großraum Wien werden die Modernisierung der Verbindungsbahn (W), der viergleisige Ausbau zwischen Meidling und Mödling (NÖ/W) sowie die Flughafenspange (NÖ) weiter vorbereitet. Für die Verbindung zwischen Wien – und Bratislava (NÖ) wurden die Planungen für den zweigleisigen Vollausbau aufgenommen. Auch die Schleife Ebenfurth (NÖ/Bgld.) als Weiterführung der Pottendorfer Linie sowie der Ausbau der Nordbahn (W/NÖ) werden weiter vorangetrieben. Beim Ausbau der viergleisigen Weststrecke laufen u. a. die Planungen für den Abschnitt Linz Vbf West – Linz Signalbrücke (OÖ) sowie für die Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg (S). Entlang der Pyhrnstrecke erfolgen die Vorbereitungen für den selektiv zweigleisigen Ausbau zwischen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder (OÖ/Stmk.). Ebenso vorbereitet wird der sogenannte Brenner Nordzulauf mit der Verbindung Schaftenau – Knoten Radfeld (Brenner-Nordzulauf) (T) sowie Grenze nächst Kufstein – Schaftenau (T/Deutschland).

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 (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 und 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 ÖKO-Maßnahmen 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 abgeben. 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 Flussufer 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 Untertageabschnitten 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 m^2 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 (z. B. Bahnhof Kirchstetten, Bahnhöfe und Haltestellen im Rahmen des Ausbaus Wien – Bratislava z. B. Haltestelle Glinzendorf, Bahnhof Marchegg). Auch das Anlagen Service Center Mürzzuschlag, das zukünftig u.a. der Instandhaltung des Semmering Basistunnels dient wurde mit einer teilweise in Holzbauweise errichteter 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 Galleriia 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 die Bauarbeiten begonnen wurden, 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 in Folge 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.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2021 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Raasdorf, Glinzendorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Untersiebenbrunn Schönfeld-Lassee, Pottendorf-Landegg in die Betriebsführungszentrale (BFZ) Wien, die Betriebsstellen Steyregg, Pulgarn, Lungitz, Katsdorf, Gaisbach-Wartberg, Schloß Haus, Pregarten, Kefermarkt, Lasberg-St.Oswald in die BFZ Linz, Steindorf bei Straßwalchen, Neumarkt am Wallersee, Steindorf-Lagermax, Friedburg, Lengau, Teichstätt in die BFZ Salzburg und Zirl, Inzing, Hatting, Braz in die BFZ Innsbruck migriert. Damit werden bereits rd. 59% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

Das BFZ-Ausfallkonzept beschreibt, wie im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich der Betrieb in hoher Qualität abgewickelt werden kann und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Das Ausfallkonzept sieht vor, dass die BFZ-Systeme und -Bedienplätze nahtlos von anderen BFZ-Standorten übernommen werden können, was im Störfall die Betriebsführung deutlich erleichtert. In diesem Zusammenhang ist der Neubau der BFZ Wien und die Errichtung von regionalen Ersatzarbeitsplätzen mit georedundanter IT-Serverlandschaft geplant bzw. zum Teil bereits in Umsetzung. Seit Mai 2021 wird am Gelände des Bahnhofs Spittal am Millstätter See ein neues Betriebsgebäude errichtet, das zukünftig die Ersatzarbeitsplätze des BFZ Villach und die Steuerung der Nebenbahnen beheimatet. Die Hauptarbeiten an der Errichtung des BFZ Wien Ost 2 starteten im Juli 2021.

ETCS – European Train Control System

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

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

Digitalisierung in der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt Digitalisierung und Automatisierung ein, um Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kund:innenzufriedenheit weiterzuentwickeln sowie den Zugang zur Bahn zu erleichtern. Dabei wird interdisziplinär gedacht und Initiativen, die aus der Digitalisierung entstehen, im Konzern abgestimmt vorangetrieben. Diese Initiativen realisieren Methoden der Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn, um durch mehr Effizienz die Kapazität, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität zu verbessern.

Vor dem Hintergrund der konkreten Herausforderung, die relevanten Themen mit den vielen Facetten erfolgreich abzuwickeln, werden die notwendigen Prozesse etabliert und an der Bereitstellung der erforderlichen Fähigkeiten und Ressourcen gearbeitet. Damit wird eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen und zielgerichteten Transformationsprozess geschaffen. Die Initiativen im Kontext der Digitalisierung wurden in enger Abstimmung mit den betroffenen Bereichen innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG definiert, denn nur so war es möglich wesentliche Verbesserungen, die einen direkten Mehrwert in den operativen Bereichen mit sich bringen, zu erzielen. Erste messbare Projekte sind die Zuglaufcheckpoints und das Zugpositionsservice (Projekt „Greenlight"). Letzteres umfasst die präzise Ortung von Zugpositionen im Gleisbereich. Dabei werden Informationen über Fahrzeuge im Bahnnetz umfassend und standardisiert digital bereitgestellt, weiterführende betriebliche Prozesse unterstützt und die Sicherheit weiter verbessert. Weitere Projekte sind das Digitale Stellwerk und die innovative Regionalbahntechnik.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Berichtszeitraum mehrere Kooperationen mit Infrastrukturbetreibern durchgeführt bzw. vertieft, um die internationalen Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung effizient zur Weiterentwicklung des Bahnbetriebs zu nutzen. Hierzu zählt zum Beispiel die Kooperation zwischen SBB und ÖBB-Infrastruktur AG in den Gremien Reference CCS Architecture und Systempillar. Außerdem ist die ÖBB-Infrastruktur AG seit 2019 Mitglied bei EULYNX und Founding Member bei Shift2Rail II, um aktiv die Weiterentwicklung der Stellwerkstechnik voranzutreiben und die Vorteile der Digitalisierung zu verankern.

Um eine Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG auf das Thema „Building Information Modeling" (BIM). BIM ist eine objektorientierte, informationsbasierte Planungsmethode und verknüpft dreidimensionale Konstruktionen mit weiteren Informationen wie Produkteigenschaften, Kosten, Bauablauf, betreiberrelevante Details etc. So werden digitale Modelle „intelligent". Seit 2016 werden Großprojekte sowie Planungsprojekte mit dieser neuartigen digitalen Methode bearbeitet. Da internationale Standards für BIM im Bereich Infrastruktur derzeit noch fehlen, arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit anderen Infrastrukturbetreibern aus der ganzen Welt aktiv bei der Standardentwicklung – dem sogenannten IFC-Rail-Projekt von buildingSMART International – mit. So konnte im Berichtszeitraum gemeinsam ein sogenannter Candidate-Standard für Eisenbahninfrastruktur, der in den nächsten Jahren zu einem finalen ISO-Standard weiterentwickelt werden soll, erarbeitet und international abgestimmt werden. Damit schafft die ÖBB-Infrastruktur AG die Voraussetzungen für einen international abgestimmten, homogenen und konsistenten Datenfluss und damit die Voraussetzungen für eine weitere Effizienzsteigerung im Bereich der Instandhaltung von Anlagen.

Das Thema „Building Information Modelling" (BIM) ist Teil des Vorhabens für den Aufbau von Datenmanagement und Datenanalytik in einer „ÖBB-Infra Datenfabrik". Diese Datenfabrik hat den Fokus Prozesse, Me-

thodiken und technische Plattformen in einem hohen Reifegrad bereitzustellen, um optimierte datenbezogene Entscheidungen für Planung und Steuerung der Geschäftsprozesse zur Verfügung zu stellen. Damit sollen in Zukunft predictive Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert werden. Basis dafür ist ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur AG in einem „Digital Twin ÖBB-Infrastruktur", der das Gleis- und Streckennetz sowie die darauf installierten Anlagen enthält. Im Bereich des „Digitalen Arbeitsplatzes" ist die Umsetzung von zwei für die digitale Transformation notwendigen Konzernprojekten (Digital Reach und Microsoft 365 Roll-out) geplant. Dabei werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 8.500 Mitarbeiter:innen zum ersten Mal mit einem persönlichen IT-User ausgestattet. Dadurch kann jede:r Mitarbeiter:in im Digital Reach somit in und außerhalb der Arbeitszeit auf die digitalen Services (z. B. Microsoft 365, HR-Portal, Intranet mobil) zugreifen. Weiters wird zur Umsetzung des modernen, digitalen Arbeitsplatzes im Rahmen des strategischen Konzernprojektes „Microsoft 365" ein Roll-out der Cloudlösung Microsoft 365 in nichtbetriebskritischen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt	Investitionen 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 Mürztal	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 Strebersdorf	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 Ast2)	114,2	2018/2025/2035
Wien Meidling – Abzw. Altmannsdorf; 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 Bestandsstrecke3)	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 Linie4)	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; Attraktivierung5)	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 Verkehrsstationen6)	8,5	2026
Brenner Basistunnel	126,6	2032
Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	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

Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt	
Programme	
Lärmschutz	5,6
Park & Ride	10,3
Streckenelektrifizierungen	31,6
Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	19,0
Sicherheit und Betriebsführungssysteme	131,8
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	2,0
Reinvestitionen in das Schienennetz	597,1
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)	394
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte	**2.720,53**

[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.

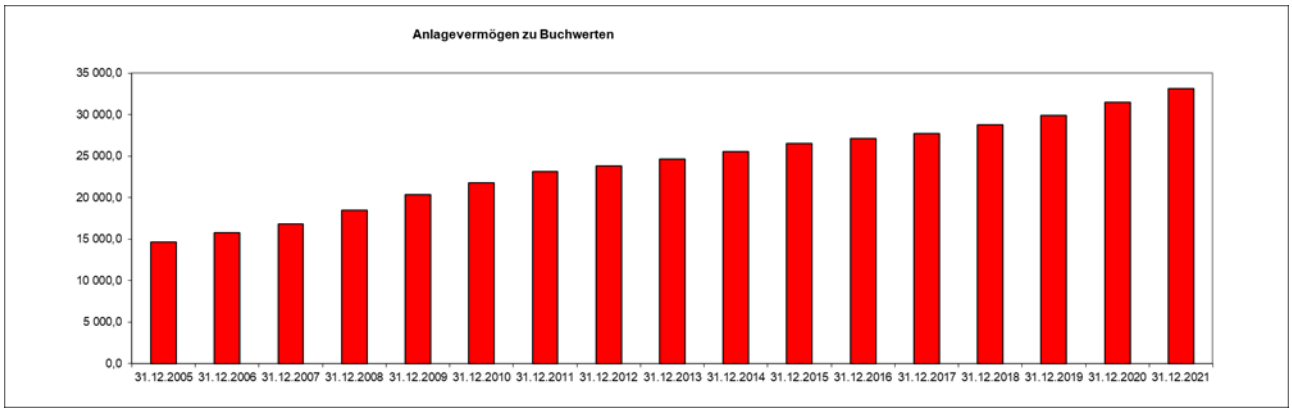
[4] Inbetriebnahme des Abschnitts Hennersdorf – Münchendorf erfolgte 2019. Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf wird bis 2023 umgesetzt.

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

[6] Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Innsbruck-Messe erfolgte 2021.

Das Jahr 2021 stand für die ÖBB-Infrastruktur AG weiterhin wieder ganz im Zeichen der Fortsetzung des laufenden Bahnausbaus. Mit 2,7 Mrd. EUR (Vj: 2,6 Mrd. EUR) Investitionsvolumen forcierte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2021 den Schienenausbau in Österreich und galt damit als Motor der heimischen Verkehrsinfrastrukturentwicklung.

Das Anlagevermögen entwickelte sich wie folgt (in Mio. EUR):

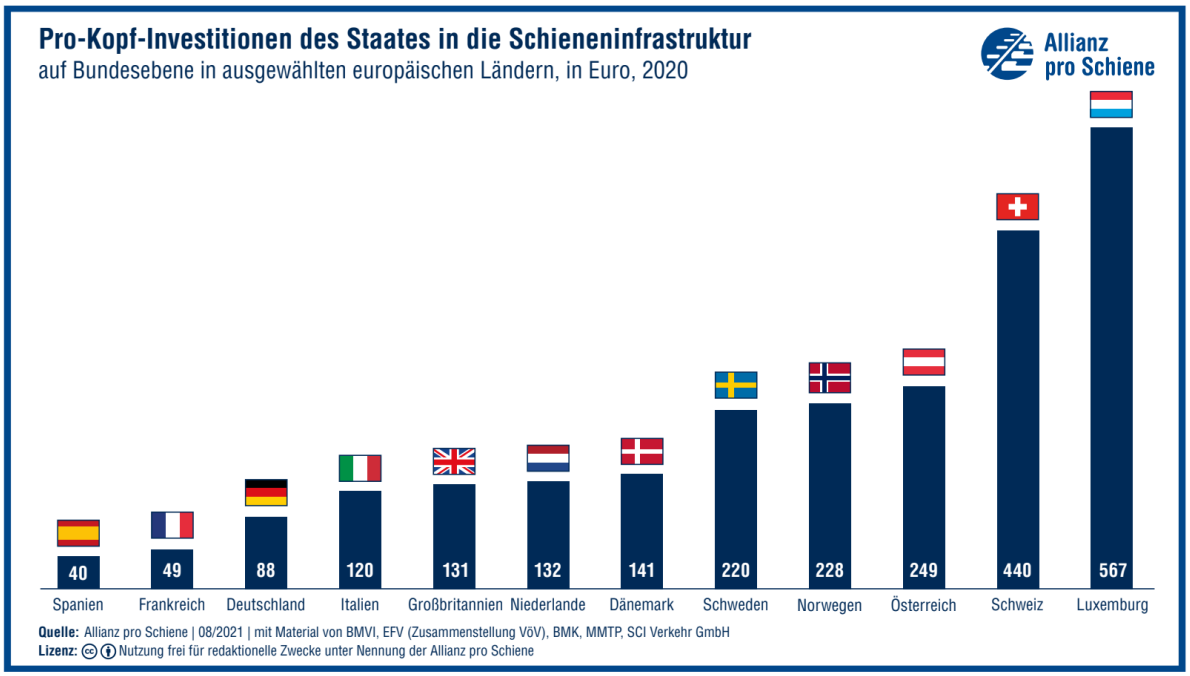


Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2021 bei den immateriellen Vermögensgegenständen und im Sachanlagevermögen 2.720,5 Mio. EUR (Vj: 2.578,5 Mio. EUR) in Neu- und Ersatzinvestitionen investiert. Die Anlagenintensität zum 31.12.2021 der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt rd. 97,8% (Vj: 97,6%).

Die Abschreibungsquote, welche die durchschnittlich angenommene Nutzungsdauer des Anlagevermögens als Relation zwischen Abschreibung und Anlagevermögen zu Anschaffungskosten angibt, beträgt für technische Anlagen 3,2% (Vj: 3,2%) und für bebaute Grundstücke 1,9% (Vj: 2,0%). Der Anlagenabnutzungsgrad (inkl. Grundstücke), welcher angibt, in wie weit das vorhandene Vermögen bereits abgeschrieben ist, beträgt 34,8% (Vj: 35,0%). Im Geschäftsjahr 2021 hat die ÖBB-Infrastruktur AG mehr investiert als die Abschreibung betragen hat, d.h. die Investitionsdeckung beträgt 283,1% (Vj: 271,3%).

Der Anlagendeckungsgrad als Verhältnis zwischen Eigenkapital zuzüglich langfristigen Fremdkapitals zum Anlagevermögen zuzüglich langfristigen Umlaufvermögens beträgt 87,5% (Vj: 86,3%).

Österreich liegt bei den Pro-Kopf-Investitionen ins Schienennetz im europäischen Spitzenfeld:



C. Forschung und Entwicklung

Mit #INFRA.mobiltätswende als der Grundsatzstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 2020 bestehende Herausforderungen und zu erwartende Bedarfe sowie ein damit verbundenes Zielbild auf Konzernebene dargestellt. Um die damit verbundenen technologischen Herausforderungen und Bedarfe zu adressieren und in diesem Kontext wirtschaftlichen Mehrwert zu schaffen, ist ein zielgerichteter Einsatz von (neuen) Technologien notwendig. Kernelemente der bis zum Jahr 2028 ausgerichteten F&E-Strategie der ÖBB-Infrastruktur AG sind daher konkrete Schwerpunkte und Leuchtturmprojekte mit ausgeprägter Anwender- und Umsetzungsorientierung, welche einen messbaren Beitrag zur Steigerung von Kapazität, Produktivität und/oder Qualität leisten sollen:
– Kapazität: Erhöhung der Systemkapazität und Systemleistungsfähigkeit
– Produktivität: Steigerung der Produktivität durch Erhöhung der Systemeffizienz (Kapazität und Auslastung pro Anlageneinheit) und Senkung der Stückkosten des Systems sowie der Produkte
– Qualität: Erhöhung der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des Systems

Darauf aufbauend sowie unter Berücksichtigung eines Umfeldes, das ebenfalls mit einzubeziehen ist, wie z.B. die ÖBB Technologiestrategie, das Zielbild des European Rail Research Advisory Councils (ERRAC Vision 2030/2050) und auch die Strategic Rail Research and Innovation Agenda der ERRAC sind aktuell sechs strategische F&E-Stoßrichtungen definiert und 19 zugehörige operative F&E-Leuchtturminitiativen etabliert. Letztere haben Signalwirkung für Folgevorhaben, sollen großvolumig und mehrjährig konzipiert sein und eine strategische (Neu-)Ausrichtung unterstützen. Das zugehörige Projektportfolio subsummiert technologische Druckpunkte des Konzerns. Eine jährliche Evaluierung der Ausrichtung und Schwerpunkte ist etabliert.

Mit diesem Projektportfolio ist sichergestellt, dass der Fokus auf Forschungsfelder mit starkem europäischem Kontext liegt und bei erfolgreicher F&E mit diesem nachhaltig eine Steigerung von Kapazität, Produktivität und Qualität im System Bahn generiert werden kann.

Neben dem Bearbeiten des strategischen Settings, das zusammen mit vielen Stakeholdern wie u.a. der ÖBB-Holding AG, dem BMK, dem Shift2Rail Joint Undertaking aber auch wichtigen Partnern aus Industrie und Wissenschaft umgesetzt wurde, war die F&E-Agenda der ÖBB-Infrastruktur AG auch 2021 wieder ganz stark geprägt von der Vorbereitung bzw. dem Start großer F&E-Initiativen.

Das im Juni 2020 im Rahmen des nationalen Förderprogramms „COMET – Competence Centers for Excellent Technologies“ eingereichte Projekt „Rail4Future – Resilient Digital Railway Systems to enhance Performance” mit dem Schwerpunktthema „Automatisierung & Digitalisierung im System Bahn“ bekam im Dezember 2020 den positiven Zuschlag. Im April 2021 erfolgte offiziell der Projektstart mit der Kick-off-Veranstaltung. Mit über 100 Teilnehmern, die die Partner aus Wissenschaft, Industrie und Bahninfrastrukturunternehmen aber auch die Fördergeber des Bundes (BMK & BMDW) und der Länder Wien und Steiermark vertraten, war dieses Event in höchstem Maße erfolgreich. Der Fokus der Forschungsschwerpunkte wurde auf die Komponenten des Fahrweges sowie auf die Komponenten Brücke und Tunnel gerichtet, wobei auch hier wiederum die Instrumente Digitalisierung und Simulation zur Bewerkstelligung der zukünftig zu erwartenden Herausforderungen im Mittelpunkt standen. Das Projekt Rail4Future hat eine Laufzeit bis Mitte 2024.

Im Jänner 2021 wurde die ÖBB-Holding AG im Draft des Annex zum Single Basic Act zur Etablierung des Europe`s Rail Joint Undertaking offiziell aufgenommen. Somit war auch für die ÖBB-Infrastruktur AG, die die Ambitionen der ÖBB-Holding AG zur Beteiligung am Nachfolgeinstrument zu Shift2Rail aktiv unterstütz hat, der Weg frei, ihre Ambitionen in den einzelnen Areas aufbauend auf den nun bekannten Rahmenbedingungen zu definieren und zu priorisieren. Final will die ÖBB-Infrastruktur AG operativ in vier Flagship Areas mit großvolumigen Projekten mitwirken: TMS+, ATO+, Regional Railways & Freight.

Seit Anfang 2021 ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch aktiv als Partner im European DAC Delivery Programm als Partner beteiligt. Dieses hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 die aktuell in Einsatz befindlichen Schraubenkupplungen, die insbesondere bei Waggons zur Güterbeförderung verbaut sind, durch eine automatische Kupplung zu ersetzen. Diese soll neben der Automatisierung des Kupplungsvorganges auch mit integrierter Strom- und Datenbusleitung ausgestattet sein, womit die für die Automatisierung des Zugbetriebs unabdingbaren Enablertechnologien Zugsintegrität und Zugslängenfeststellung ebenfalls abgedeckt sind. Am Programm sind Partner aus Industrie und Eisenbahn aus ganz Europa beteiligt. Die Koordination erfolgt durch Shift2Rail. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat in diesem Zuge den Lead zum Kapitel „DAC im Zusammenspiel mit Infrastruktur, Netzkapazität & Green Deal“ gemeinsam mit der Trafikverket übernommen.

Neben diesen beiden Schwerpunkten wurden auch 2021 wiederum viele weitere ÖBB-Projekte durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist beispielsweise weiterhin

am „Shift2Rail Joint Undertaking" beteiligt. Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in Europa. Auf nationaler Ebene wird eng mit dem BMK und der FFG zusammengearbeitet.

2021 befanden sich mit Stichtag 31.12.2021 in der ÖBB-Infrastruktur AG 89 teilweise zusammenhängende und übergreifende F&E-Projekte in Bearbeitung. Darin enthalten sind auch jene Einzelprojekte, die im Rahmen der Forschungsinitiativen Verkehrsinfrastrukturforschung VIF, Shift2Rail, TARO und Rail4Future verfolgt werden.

Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 21,8 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2024 ohne Abzug von Förderungen).

Auszug aktueller Projekte

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

Simulation im Digitalen Zwilling

Übergeordnetes Ziel dieser Forschungsinitiative ist die Bereitstellung einer virtuellen Umgebung, um
- Fragestellungen hinsichtlich der Steuerung und Planung von Kapazitäten im Eisenbahnnetz in „Echtzeit" beantwortbar zu machen,
- die zugehörigen zeitlichen Kostenentwicklungen der dazu notwendigen Infrastruktur in definierter Qualität und Verfügbarkeit mit Methoden der Probabilistik prognostizieren zu können
- sowie den Einsatz neuer Technologien, Komponenten und Prozesse virtuell simulieren zu können und damit Innovationszyklen wesentlich zu verkürzen.

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

Positionierung und Zugintegrität

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

Die SIL4-fähige Positionierung der Züge inkl. Sicherstellung der Zugintegrität ist die Basis für den zukünftigen Bahnbetrieb. SiL4-fähige Greenlight-Anwendungen eröffnen somit die Vision eines dichteren Zugverkehrs durch Aufhebung des blockbasierten Fahrens. Die genannten Entwicklungen sind bisher allesamt mit den Expert:innen der ÖBB-Infrastruktur AG vorangetrieben worden. Um aber auch eine Kongruenz mit den Bemühungen der Europäischen Kommission zur Entwicklung eines fortschrittlichen Signalisierungs- und Automatisierungssystems herzustellen, das fähig ist, den höchsten Automatisierungsgrad anzuwenden (bis hin zu Moving Blocks), ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch Partner an den entsprechenden Projekten im Rahmen der europäischen Bahnforschungsinitiative Shift2Rail.

Komponenten

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

Verfolgt werden dabei im Wesentlichen Forschungsziele, die

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

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

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

Smart Maintenance

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

In diesem Zusammenhang können beispielhaft zwei Projekte genannt werden.

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

Mittels Simulationen und dem Evaluieren in realer Umgebung sollen wissenschaftlich abgesicherte Erkenntnisse als Grundlage für die Bereitstellung einer kosteneffizienten Infrastruktur, die die zukünftig automatisiert und autonom ablaufende Verschubprozesse möglich macht, erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang können beispielhaft die beiden Projekte „TARO“ und „DACIO“ genannt genannt werden.

Insgesamt wird als Ziel die Bereitstellung wissenschaftlich abgesicherter Methoden und zertifizierungsfähiger Demonstratoren für eine zukünftige vollautomatisierte Zugsvorbereitung verfolgt, um
– Verschubprozesse zur Zugszusammenstellung zu beschleunigen,
– die Kapazitäten von Verschubknotenbahnhöfen zu steigern
– und damit das Produkt Zugsbereitstellung wettbewerbsfähig anbieten zu können.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen im Geschäftsjahr 3,8 Mio. EUR (Vj. 3,8 Mio. EUR).

D. Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Seit mehr als 180 Jahren schafft der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Grundlage, um Menschen und Güter nachhaltig zu transportieren und trägt damit aktiv zur Steigerung der Lebensqualität sowie der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei. Die Kund:innen werden mit einer leistungsfähigen Infrastruktur, operativer Exzellenz und attraktiven Services und Dienstleistungen begeistert – heute und auch in Zukunft.

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

– **Kapazitäten schaffen für den Umstieg.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist das Rückgrat der Mobilitätswende in Österreich. Er ist 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 im 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 muss der Kostenzuwachs durch Optimierung von Wertschöpfungstiefe, Innovationen, Steigerung der Arbeitsproduktivität und strategischen Allianzen gedämpft werden.
– **Klimaschutz und Nachhaltigkeit forcieren.** Der „Green New Deal" und die Dekarbonisierung der Wirtschaft stellen den Verkehrssektor vor gravierende Herausforderungen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sieht sich gefordert, den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Energie und Klimaschutz müssen daher ins Zentrum unseres Handelns gestellt werden.
– **Multimodale Zukunft gestalten.** Der Mobilitätsmarkt erlebt einen tiefgreifenden Wandel. Verkehrssysteme wachsen zusammen bzw. entwickeln sich immer mehr zu vernetzten Mobilitätsökosystemen, in welchen das System Bahn weiter an Bedeutung gewinnen wird. Durch Bereitstellung von multimodaler Bahnhofs- und Terminalinfrastruktur sowie von Anlagen- und Betriebsdaten unterstützen wir diese Zukunft.
– **Digitalisierung nutzen, um besser zu werden**. Durch die Digitalisierung bieten sich Möglichkeiten, Mehrwert für Kund:innen und Organisation zu schaffen. Eine zielgerichtete Nutzung der Digitalisierung eröffnet die Chance, Menschen einfacher zu verbinden und Prozesse weiter zu optimieren.
– **Generationenmanagement bewältigen und Diversität erhöhen**. Um auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben, muss der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 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 den ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Arbeitgeber künftig auszeichnen.

Strategie und Strategieumsetzung – Wichtige Initiativen im Konzern

#INFRA.Mobilitätswende – Die Unternehmensstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG

Unter dem Titel „#INFRA.Mobilitätswende" legt die ÖBB-Infrastruktur AG ihre strategische Ausrichtung für die kommenden zehn Jahre vor, um den Erfolg des Unternehmens nachhaltig abzusichern.

Die Vision: Die ÖBB-Infrastruktur AG ist eine starke Partnerin in der Mobilitätswende:
– Die ÖBB-Infrastruktur AG verbessert ihre Produktivität und Klimaeffizienz.
– Die ÖBB-Infrastruktur AG schafft die Kapazitäten für den Umstieg auf die Schiene.
– Die ÖBB-Infrastruktur AG vernetzt sich analog und digital mit ihren Kund:innen und Partner:innen.
– Die ÖBB-Infrastruktur AG ist eine attraktive Arbeitgeberin mit Vielfalt.

Um diese Vision zu erreichen und den Erfolg der Strategie zu messen, wurden folgende strategische Ziele festgelegt:

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

Abgeleitet von der Vision und den strategischen Zielen baut die Strategie der ÖBB-Infrastruktur auf sechs strategischen Stoßrichtungen auf:

– **Kund:innenzentriertes Geschäftsmodell – mehr Bahn für unsere Kund:innen.** Die ÖBB-Infrastruktur AG schafft attraktive Services und stellt ihre Kund:innen in den Mittelpunkt. Sie ist in Österreich und weiten Teilen Europas der Partner für zuverlässige und reibungslose Mobilität. Die neuen Services bringen die analoge und digitale Welt zusammen. Gemeinsam mit Partner:innen verbindet sie die Schiene mit Straße, Schiff- und Luftfahrt. Sie versteht die Anforderungen ihrer Kund:innen und ist entlang der vier Achsen nahe bei ihnen. Die Kund:innen fühlen sich gut aufgehoben.
– **Optimierte Wertschöpfungstiefe – mehr Fokus für unsere Kund:innen.** Um die Ziele zu erreichen, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Mitarbeiter:innen optimal ein und achtet sorgsam auf ihre finanziellen Mittel. Sie konzentriert sich auf das Wesentliche und arbeitet in Zukunft einfacher und transparenter zusammen. Überall dort, wo sie Leistungen nicht selbst erbringen kann, legt sie höchstes Augenmerk auf verlässliche Partner:innen und langfristige Beziehungen.
– **Digitalisierung – eine vernetzte Bahn für unsere Kund:innen.** Die ÖBB-Infrastruktur AG will den Bahnbetrieb sicherer, wirtschaftlicher und produktiver steuern und auf ihren Strecken kürzere Taktfolgen erreichen. Sie setzt dabei auf hoch verfügbare digitale Stellwerke und automatisiert künftig noch stärker. Die Anlagen und Systeme sind miteinander vernetzt und liefern alle Daten in Echtzeit. Der erhöhte Automatisierungsgrad bei der Zugproduktion steigert damit Sicherheit, Kapazität und Wirtschaftlichkeit. Auf den Regionalbahnen nutzt sie ab dem Jahr 2025 innovative und kostengünstige Technik.
– **Innovatives Anlagenmanagement – mehr Nachhaltigkeit für unsere Kund:innen**. Die ÖBB-Infrastruktur AG denkt smart und ökologisch und überzeugt mit ihren Anlagen ihre Kund:innen ebenso wie unsere Umwelt. Für den gesamten Lebenszyklus von Anlagen gibt es Standards. Alle Teile sind digital geplant, passen optimal zueinander und sind jederzeit hoch verfügbar. Gemeinsam mit ihren Partner:innen denkt sie immer ökologisch und höchst effizient – vom Design, der Planung und Beschaffung, über den Bau bis zum Ausscheiden.
– **Energiewende & Klimaschutz – eine grüne Bahn für unsere Kund:innen.** Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet einen wesentlichen Beitrag, um den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Grüner Bahnstrom ist eine der Grundlagen für die klimafreundliche Mobilität. Durch eine Ausbauoffensive für erneuerbare Energien, die Dekarbonisierung der Betriebsstätten und die Steigerung der Energieeffizienz forciert sie die Energiewende im System Bahn. Umfassende Ökologisierungsinitiativen in der Anlagenbereitstellung sowie in der Beschaffung stärken die Rolle der ÖBB-Infrastruktur AG als österreichischer Leitbetrieb für Klimaschutz.
– **Generationenmanagement und Diversität – mehr Vielfalt für die Kund:innen.** Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein attraktiver Arbeitgeber und fördert Vielfalt, Inklusion und Chancengleichheit. Bis 2030 werden viele engagierte und vielfältige Mitarbeiter:innen neu im Konzern aufgenommen, die gemeinsam als Team an einer erfolgreichen Zukunft arbeiten. Der Konzern hat einen großen Generationenwandel vor sich. Es gilt, das bestehende Wissen sicher weiterzugeben und Raum für neue Ansätze und Ideen zu schaffen.

Strategieumsetzungsprogramm Nordstern

Um die effiziente Umsetzung der Strategie zu gewährleisten, wurden analog zu den sechs strategischen Stoßrichtungen sechs strategische Programme initiiert. Diese werden unter dem konzernübergreifenden Programm „Nordstern“ strukturiert und organisiert. Dieses Strategieprogramm wurde bereits 2018 mit dem Fokus auf die strategische Dimension „Wettbewerbsfähigkeit“ initiiert und wird um die Dimension „Operative Exzellenz“, „Neue Services“, sowie „Starkes Team“ erweitert.

Das Zielnetz als ein wesentlicher Ansatz zur Strategieumsetzung der INFRA

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

Darauf aufbauend werden in den Streckenentwicklungsplänen (SEPs) die Vorgaben und Inhalte aus dem Zielnetz 2025+ und dem NEP in Etappen konkretisiert, priorisiert und auf die jeweilige Strecke übergeleitet. Durch die Fokussierung auf strategische Ziele und Maßnahmen spezifizieren die SEPs die Vorgaben für die Weiterentwicklung der Strecken. Sie zeigen somit den Weg zur Erreichung und Umsetzung des Zielnetzes

2025+ auf und bilden ein wichtiges Instrument für die Operationalisierung. Um auch künftig weiter die richtigen strategischen Maßnahmen setzen zu können, finden bereits jetzt die Arbeiten für das Zielnetz 2040 statt. Fokus des Zielnetzes 2040 ist die Identifikation und Priorisierung von Erweiterungsinvestitionen, vor allem für den Zeitraum 2030 bis 2040. Aufbauend auf dem Zielnetz 2025+ wird sich das Zielnetz 2040 auf folgende Schwerpunkte fokussieren:

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

Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

Infrastrukturausbau

Aufbauend auf dem Nationalen Energie- und Klimaplan wird das jährliche Investitionsprogramm um 5% pro Jahr ausgeweitet. Dies findet sich auch im aktuellen – von der Bundesregierung beschlossenen – Rahmenplan 2022 bis 2027 mit einem Gesamtvolumen von 18,2 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre wieder. Mit diesem Rahmenplan wird an den vorherigen Rahmenplan 2021 bis 2026 angeknüpft. Wesentliche Neuerung betrifft die Investition am österreichischen Teil des Brenner Nordzulaufes.

Mit dem Ausbau und der Modernisierung des Netzes wird ein bedeutender Beitrag für die heimische Wirtschaft geleistet. Dabei werden auch gezielte Investitionen im ländlichen Raum getätigt, welche insbesondere Impulse für die regionale Wirtschaft – Fokus Klein- und Mittelbetriebe – bringen.

Die größten Projekte des laufenden Ausbauprogramms betreffen die Brennerachse und die neue Südstrecke. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Elektrifizierung und Attraktivierung von Regionalbahnen sowie der Stammstrecke der Wiener Schnellbahn. Der Ausbau von Güterverkehrterminals, die Fortführung der Bahnhofsoffensive, des Park & Ride- und Lärmschutzprogramms sowie ein umfangreiches Sicherheits- und Betriebsführungspaket (inkl. Digitalisierungsschwerpunkten) tragen ebenso wesentlich dazu bei, entsprechend dem Zielnetz 2025+ ein hoch attraktives System Schiene für Generationen zu schaffen.

Park & Ride-Ausbau

Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Um die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn möglichst einfach zu gestalten, hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den vergangenen Jahren bereits verstärkt Park & Ride-Anlagen errichtet. Mit der Zielsetzung, auch in den nächsten Jahren jährlich rd. 1.500 Pkw-Stellplätze sowie 1.500 überdachte Zweiradabstellplätze neu in Betrieb zu nehmen, soll dieser Weg weiterverfolgt werden. Das Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt im Umfeld von Ballungsräumen (z. B. im Umkreis von rd. 30 km von Hauptstädten). Es ist nicht vorgesehen, Park & Ride-Anlagen direkt in den Hauptstädten zu errichten. Situierungen von Park & Ride-Anlagen sollen so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr schon im Nahbereich der „Quelle" strukturiert angesprochen wird (frühzeitiger Umstieg auf den ÖV).

E-Mobility

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

Die Dekarbonisierung der Kfz-Flotte wird durch vermehrten Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie vorangetrieben.

Die Flotte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfasst im Geschäftsjahr 2021 168 Elektrofahrzeuge, 52 davon werden im Rahmen des österreichweiten Carsharingangebots „ÖBB Rail&Drive" angeboten.

Die ÖBB als attraktive Arbeitgeberin mit Vielfalt

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wird stetig vielfältiger, diverser und befindet sich inmitten eines Generationenwandels. Im Jahr 2021 sind 793 Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung in den Ruhestand gewechselt, und 553 Mitarbeiter:innen haben den ÖBB-Infrastruktur-Konzern verlassen. Um dem entgegenzuwirken, wurden im ÖBB-Konzern 2021 3.764 Mitarbeitende (inklusive Ausland und Lehrlinge) aufgenommen – im ÖBB-Infrastruktur-Konzern waren es 1.273 Mitarbeiter:innen. Aufgrund der Mobilitätswende und der zunehmenden Technologisierung ändern sich die Anforderungen an die Führungskräfte und Mitarbeiter:innen, die eingesetzten Technologien und die dafür benötigten Qualifikationen. Die Hauptthemen und Herausforderungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind dabei der Generationenwandel, die ÖBB als attraktiven und diversen Arbeitgeber zu positionieren, die Gesundheit der Mitarbeiter:innen zu fördern sowie Aus- und Weiterbildungen zielgerichtet anzubieten. Das Ziel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und seiner Mitarbeiter:innen ist es, dabei immer die beste Leistung für seine Kund:innen zu erbringen.

Um den Generationenwandel und die damit einhergehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können, bedarf es eines nachdrücklichen Engagements hinsichtlich der strategischen Schwerpunkte: die

Arbeitgebermarke ÖBB muss weiter gestärkt, zielgerichtete Aus- und Weiterbildung forciert sowie das Personalmanagement weiter effektiviert werden. Dieses ist die solide Basis zur optimalen Planung und Steuerung. Innerhalb der sogenannten Massenfunktionen (Fahrdienstleiter:innen, Verschub und technische Instandhaltung) wird der langfristige Bedarf an Mitarbeitenden in der strategischen Planung bestimmt. Um die Bedürfnisse, Wünsche und Anregungen der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Zukunft weiter mit berücksichtigen zu können, wurde im September 2021 eine konzernweite Mitarbeiter:innenbefragung durchgeführt.

Die ÖBB positionieren sich – nach außen sowie nach innen – glaubwürdig als attraktiver Arbeitgeber, um so den spezifischen Personalbedarf weiterhin decken zu können. Im Rahmen von zahlreichen Kooperationen mit einschlägigen Bildungseinrichtungen, insbesondere mit HTLs und Hochschulen, wird bereits frühzeitig persönlicher Kontakt aufgebaut. Im Hinblick darauf war es auch 2021 geboten, verstärkt auf die Digitalisierung zu setzen und entsprechende Onlineformate anzubieten. Auf diese Weise wird bereits bei potenziellen künftigen Bewerber:innen das Interesse am ÖBB-Infrastruktur-Konzern geweckt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bekennt sich zur Vielfalt und Diversität der Belegschaft. Zahlreiche und vielversprechende Maßnahmen sind Teil der #INFRA.Mobilitätswende und erhöhen ebenfalls die Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeberin. Der seit 2020 im Konzern etablierte Frauen-Karriere-Index (FKi) erhebt und vergleicht diese Entwicklung mit anderen Unternehmen und unterstreicht den kontinuierlichen Verbesserungsprozess in den vier Handlungsfeldern Unternehmen, Arbeitszeit, Familie und Beruf sowie Außenwirkung. So tragen Schwerpunktprogramme wie „Mehr Fahrdienstleiterinnen“ oder „Frauen in der Technik #jobOffenSIEve“ zur Erhöhung des Frauenanteils bei. Auch Maßnahmen wie diverse Mentoringprogramme, die Attraktivitätssteigerung der Väterkarenz, die „RailMap*Vereinbarkeit Familie & Beruf“ und viele mehr leisten ihren positiven Beitrag.

Viele dieser Werkzeuge und Maßnahmen finden sich auch in der Diversity-Toolbox wieder. Diese wird den Führungskräften zur Verfügung gestellt, um bei der Erreichung des Ziels zur Erhöhung des Frauenanteils mitzuwirken. Der Wandel hin zur Attraktivitätssteigerung des Konzerns sowie zur Erhöhung des Frauenanteils wird in einem HR-Dashboard erfasst, einem halbjährlichen Diversity-Bericht sowie in einem umfassenden Maßnahmenmonitoring.

Vielfältige Faktoren beeinflussen die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen am Arbeitsplatz. Genauso vielfältig wie die Einflussfaktoren und die Bedürfnisse sind, müssen die Angebote und Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements sein, um die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen zu stärken. Das betriebliche Gesundheitsmanagement des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns hat das Ziel, die Arbeitsfähigkeit und die Gesundheit der Mitarbeitenden dahingehend zu fördern und zu erhalten, dass die vorhandenen Ressourcen optimal genutzt und Belastungen reduziert werden. Zur Zielerreichung wurden 2021 vielfältige Gesundheitsangebote und Gesundheitsmaßnahmen bedarfsgerecht etabliert.

Aufbauend auf den drei Schwerpunkten „Gesundheitsförderung und Prävention“, „Gesundheit als Führungsaufgabe“ und „Betriebliche Wiedereingliederung“ wurde ein besonderer Fokus auf Entwicklung und Umsetzung der „Gesundheitstoolbox“ gelegt. Für das gegenständliche Wirtschaftsjahr wurde ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Arbeitsfähigkeit etabliert und umgesetzt. Dieses beinhaltet sowohl konzernweite als auch bereichsspezifische Maßnahmen. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen wurde 2021 mit einem entsprechenden Maßnahmentracking verfolgt.

Um in Zukunft die vielfältigen Einflussfaktoren und Bedürfnisse der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen noch besser berücksichtigen zu können, wird der Arbeitsfähigkeitsindex (Gesundheitsindex), welcher 2021 erstmals bei der Mitarbeiter:innenbefragung erhoben wurde, eine bedeutende Rolle in der Angebotsgestaltung des Betrieblichen Gesundheitsmanagements einnehmen.

Im Sinne des lebenslangen Lernens und der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen gemäß den beruflichen Anforderungen begleitet das Unternehmen die Mitarbeitenden und Führungskräfte mit einem abgestimmten und umfangreichen Angebot an Ausbildungen vom Ein- bis zum Austritt.

Einen besonderen Schwerpunkt setzt die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Aus- und Weiterbildung. So befanden sich zum Start des Lehrjahres 2021 am 1. September rd. 1.800 Lehrlinge in Ausbildung. Die Lehrlinge profitieren von modernen Lehr- und Lernmitteln sowie neu errichteten Lehrwerkstätten und der Errichtung des neuen Lehrlingsheims in St. Pölten. Im Jahr 2021 wurden 427 Lehrabschlussprüfungen positiv abgeschlossen. Davon konnten rd. 77% der Lehrlinge übernommen werden. Zusätzlich werden im Bereich der Erwachsenenausbildung diskriminierungsfrei für interne und externe Kund:innen 144 verschiedene Bildungsprodukte in höchster Qualität angeboten.

Neue Mitarbeiter:innen werden rasch ins Unternehmen integriert und jobrelevantes Wissen systematisch aufgebaut. Das erlangte Wissen wird gesichert an die nächste Generation weitergegeben. Mit dem Rotationsprogramm „infra:techrotation“ werden Berufseinsteiger:innen im technischen Bereich rasch und vor allem bedarfsgerecht für ihre zukünftigen Aufgaben fit gemacht.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz – Bahn und Bus als nachhaltige Mobilitätsanbieter

Die Versorgung der EVUs auf dem elektrifizierten österreichischen Schienennetz erfolgt durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu 100% mit Bahnstrom aus erneuerbarer Energie. Eine wichtige Rolle spielen dabei die acht eigenen Wasserkraftwerke, die rd. ein Drittel des benötigten Bahnstroms erzeugen. Dazu kommen das weltweit erste Bahnstrom-Solarkraftwerk im niederösterreichischen Wilfleinsdorf sowie die Aufdachanlage im Umformerwerk Auhof und die Versuchsanlage an der Lärmschutzwand im Bereich Unterwerk Tullnerfeld. Im Entstehen sind noch die Anlagen in Kottingneusiedl, Ladendorf und am Logistik Center Inzersdorf.

Die ÖBB haben sich als eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs positioniert und eine Reihe von strategischen Zielen definiert. Diese sind unter anderem:
– die Erhöhung der Eigenerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern (Wasser, Wind, Sonne) zur wirtschaftlichen Sicherung der Stromversorgung,
– die Erhöhung der Versorgungssicherheit und Stabilisierung der Stromkosten und
– eine schrittweise Umstellung auf 100% CO_2-freie Energieversorgung der Bahninfrastruktur.

Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos – Errichtung eines Pumpspeicherkraftwerkes mit einer Leistung von 170 MW – kann das bisher nicht verwendete energetische Potenzial zwischen den beiden größten bestehenden Stauseen Tauernmoossee und Weißsee genutzt werden. Durch das Pumpspeicherkraftwerk mit einer zusätzlichen Jahresproduktion von ca. 16 GWh werden keine weiteren Gewässer belastet. Die Kraftwerke der ÖBB liefern Strom zu stabilen Kosten und tragen wesentlich zur Erhöhung der Versorgungssicherheit bei. Die Eigenerzeugung wird auf knapp über 40% steigen, inklusive der Partnerkraftwerke sogar auf 67%. Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos leistet die ÖBB-Infrastruktur AG einen wesentlichen Beitrag zum CO_2-freien Bahnfahren sowie zur Erreichung der österreichischen und europäischen Klima- sowie Umweltziele.

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

Das Reinvestitionsvorhaben „Kraftwerk Spullersee, Standortoptimierung (Bau)” leistet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser strategischen Ziele. Das Kraftwerk wurde dem größten Umbauvorhaben seiner rd. 100-jährigen Geschichte unterzogen. Mit der Erneuerung der Druckrohrleitung und der Stollenrohrleitung wurde das Kraftwerk im Jahr 2021 auf den Stand der Technik gebracht und die Bahnstromversorgung in Vorarlberg abgesichert. Zudem erfordert das zunehmende Schienenverkehrsaufkommen und insbesondere die Verdichtung des Schienenverkehrs (Taktfahrplan) die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnstromsystems. Das Kraftwerk Spullersee nutzt heimische Wasserkraft und wird zur Lieferung von umweltfreundlichem CO_2-freiem Bahnstrom als Treibstoff für die „grüne Bahn“ eingesetzt.

Neben den Projekten zum Ausbau der Wasserkraft engagiert sich die ÖBB-Infrastruktur AG auch für den Ausbau bahneigener Photovoltaik- und Windkraftanlagen. Im Bereich der 50 Hz Photovoltaikanlagen wurde das 2020 gestartete Ausbauprogramm konsequent fortgesetzt. Zusätzlich zu den mit Ende 2020 21 bestehenden Anlagen mit einer Leistung 1.500 kWp wurden 2021 17 Anlagen mit einer Gesamtleistung von 2.500 kWp errichtet.

Im Bereich der 16,7-Hz-Photovoltaik-Technologie haben die ÖBB Pionierarbeit geleistet. 2015 ging die weltweit erste 16,7-Hz-Bahnstrom-Fotovoltaik-Anlage in Wilfleinsdorf (NÖ) in Betrieb. 2020 kamen zwei weitere Bahnstrom-Fotovoltaik-Anlagen hinzu: eine Anlage am Dach des Frequenzumformerwerks Auhof und ein Pilotprojekt einer Fotovoltaikanlage an einer Schallschutzwand in der Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld. Die Anlage dient vor allem dem Erfahrungsgewinn mit unterschiedlichen Montagetechnologien an vertikalen Flächen und zur Beobachtung der Wechselwirkungen zwischen Bahnbetrieb und der Stromproduktion. 2021 wurden zwei weitere Bahnstrom-Fotovoltaikanlagen auf Freifläche (NÖ) sowie eine Aufdachanlage (W) mit einer Gesamtleistung von 4.361 kWp errichtet. Insgesamt befinden sich sechs Bahnstrom-Fotovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von 5.477 kWp im Einsatz. Im Jahr 2022 soll der Fotovoltaikausbau fortgesetzt

werden. Zudem soll Mitte 2022 die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit ca. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen. Da die notwendige 16,7-Hz-Technologie noch nicht am Markt verfügbar ist, werden für die Umsetzung notwendige Komponenten in Zusammenarbeit mit dem Hersteller entwickelt.

Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt über insgesamt 250 ölbefeuerte Heizungsanlagen in ihren Bestandsgebäuden.

Die Reihenfolge und die Anzahl der bestehenden ölbefeuerten Heizungsanlagen, welche bis zum Geschäftsjahr 2030 auf Alternativenergieträger umgebaut werden, wurde in Abhängigkeit ihres Baujahres festgelegt.

Folgende alternative Energieträger sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Anschluss-, Installations- und Betriebskosten an Stelle der ölbefeuerten Heizungsanlagen vorgesehen:
– Nah- bzw. Fernwärme – bei Vorhandensein eines örtlichen Verteilungsnetzes
– Elektro 50Hz – elektrisch betriebene Heizflächen (auf- und/oder unterputz installiert)
– Wärmepumpen/50Hz – Umgebungsluft als Energieträger (Luft/Wasser Wärmepumpe)
– Pellets – Feststoffheizung unter Verwendung des Öltankraumes als Pelletspeicher

Mit Forschung und Entwicklung sowie Innovation zum Erfolg der Zukunft

Innovation als wichtiger Hebel für die Strategieerreichung

Innovation ist ein wesentlicher Hebel zur Erreichung der strategischen Ziele des ÖBB-Konzerns. Dabei konnten in den vergangenen Jahren schon einige Erfolge erzielt werden. Es gilt jedoch, die Arbeit kontinuierlich fortzusetzen und Innovation als starke Triebkraft zur Strategieumsetzung im Unternehmen stärker zu verankern. Die Ableitung von Innovationsthemen aus der Strategie und der Fokus auf das Kerngeschäft leisten einen wesentlichen Beitrag, um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn weiter zu stärken. Die Wirkung unserer Innovationskraft wird am Erreichen der strategischen Ziele gemessen.

Open Innovation

Um die Innovationskultur im ÖBB-Konzern zu stärken, wurde die Methode der „Open Innovation“ etabliert. Gemeinsam mit internen Stakeholdern und Kund:innen wird nach neuen Lösungen und Services gesucht, um das Bahnfahren von morgen zu gestalten. Dazu zählen neben fachlich qualifizierten Mitarbeiter:innen, geeigneten Räumlichkeiten wie dem „Open Innovation Lab“ auch eine breite Palette an Methoden um Innovationen zu ermöglichen. Bei der Umsetzung von Innovationsinitiativen wird das Prinzip „Rapid Prototyping” angewandt: Aus Ideen werden rasch Prototypen entwickelt, die sofort im Markt bei den Kund:innen getestet und auf Basis des Feedbacks weiterentwickelt werden. Der sich wiederholende Prozess erlaubt es, Ideen effizient und rasch zu relevanten Produkten, Services und Prozessen zu gestalten. Diese Methode schafft die Möglichkeit, in kurzer Zeit Kund:innenbedürfnisse zu verstehen und die Produkte dafür maßzuschneidern.

Ideenwerkstatt als kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)

Um das Potenzial aller ÖBB Mitarbeiter:innen für Ideen bestmöglich zu fördern und so gemeinsam die Weiterentwicklung der Zukunft des Konzerns voranzubringen, gibt es die Ideenwerkstatt zur Einbringung von Verbesserungsvorschlägen. Damit wollen wir stetig unsere Produkte, Services und Prozesse optimieren. Interne Fachexpert:innen prüfen, welche Ideen in die nächsten Schritte weitergetragen werden. 2021 (Stand per 31.12.2021) wurden 438 Ideen in der Ideenwerkstatt durch Mitarbeiter:innen eingebracht und 166 davon erfolgreich umgesetzt. Durch diese Verbesserungsmaßnahmen gelang es uns seit 2015 ein berechnetes Einsparungspotenzial von rd. 17,5 Mio. EUR zu heben.

Forschung und Entwicklung als Grundlage für Innovationen

Eine strategiegeleitete Forschung und Entwicklung steht im Mittelpunkt des Entwicklungsbestrebens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Durch klar definierte Corporate-Research-Areas schaffen wir mehrjährige Perspektiven und steuern diese mit zugehörigen, langfristigen F&E-Roadmaps. Gemeinsam mit strategischen Partnern aus unterschiedlichen Kompetenznetzwerken positionieren wir uns als nationaler Leadpartner der

Bahnzulieferindustrie und Kernteampartner bei Konsortien. Die Beteiligung an europäischen Forschungsprogrammen hat hohe Priorität, um Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten mit internationalen Partnern zu bündeln. Dies zeigt sich auch in der Initiative „Shift2Rail“. In einem gemeinsamen Bestreben mit anderen europäischen Bahnen, der Industrie und der Europäischen Kommission werden Maßnahmen zusammengefasst, um die Bahn von morgen pünktlicher, zuverlässiger und kosteneffizienter zu machen.

Sonstige wichtige Vorgänge

Ausblick ÖBB-Konzern

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: demographischer 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 acht 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 ermöglich. 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 Kryptografie 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 ausgetauscht werden, werden über Web3 Werte (z. B. Geld) versendet; ganz ohne Dritte.

Die **Data Economy (& Monetarization)** 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, bieten primär Plattformen an. Die Funktion und Art der digitalen Plattformen können sich jedoch deutlich unterscheiden. Während einige Plattformen Dienstleistungen anbieten, bieten andere wiederum Produkte, Zahlungen oder andere Softwareentwicklungen 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 technische 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.

Corporate Governance

Die ÖBB-Infrastruktur AG und Mitglied des ÖBB-Konzerns will das Vertrauen ihrer KundInnen und MitarbeiterInnen wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Die ÖBB-Infrastruktur AG als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses, orientiert sich in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie am Public Corporate Governance Kodex des Bundes (davor am Österreichischen Corporate Governance Kodex).

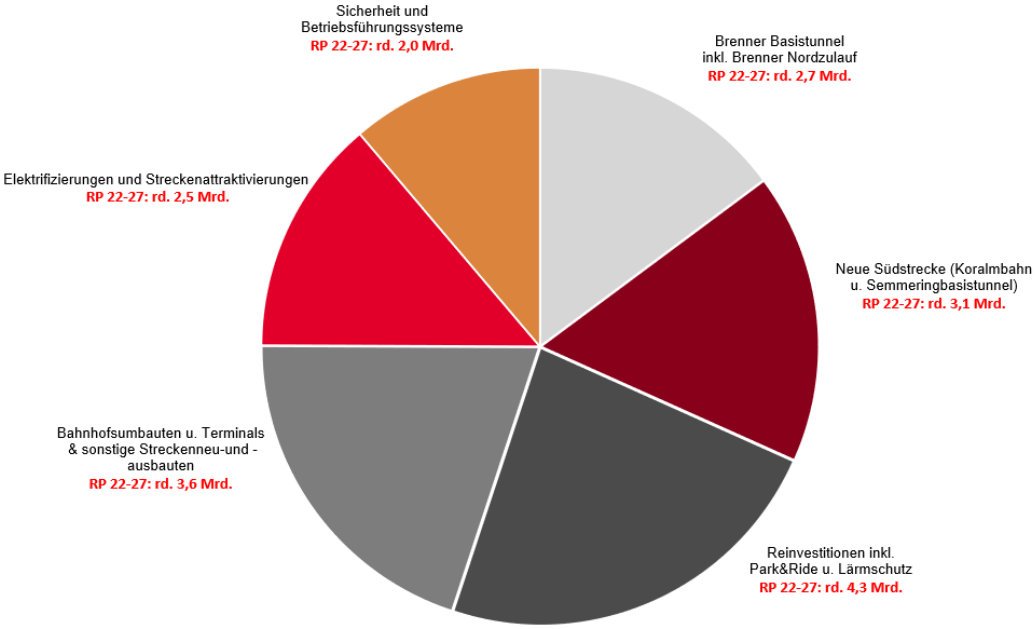
Im zweiten Quartal 2014 wurde in einer außerordentlichen Hauptversammlung durch Änderung der Atzung der Public Corporate Governance Kodex des Bundes implementiert. Die Rechtswirksamkeit trat mit Eintragung der Satzungsänderung im Firmenbuch am 11.04.2014 ein.

Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Rahmenplan 2022 bis 2027

Wir investieren in den nächsten sechs Jahren rd. 18,2 Mrd. EUR in ein modernes Eisenbahnnetz. Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 wird an den vorherigen Rahmenplan 2021 bis 2026 angeknüpft, Projekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 2,8 Mrd. EUR wurden neu aufgenommen. Wesentliche Neuerung betrifft die Investition am österreichischen Teil des Brenner Nordzulauf. Für den viergleisigen Ausbau zwischen Schaftenau und Knoten Radfeld (österreichischer Abschnitt) im Unterinntal ist nun die Finanzierung für den Bau hinterlegt.

Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 werden wesentliche Aspekte des aktuellen Regierungsprogramms im Bahnbereich auf Schiene gebracht. Zusammen mit den geplanten Angebotsausweitungen und der Einführung des Klimatickets wird somit ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet.



Investitionen in die großen Hauptstrecken bringen schnellere Verbindungen zwischen den großen Ballungsräumen Österreichs. Neben den großen Hauptstrecken werden die Regionalbahnen weitere attraktiviert und weiter elektrifiziert. Damit wird der Umstieg auf die Bahn auch in den ländlichen Gebieten attraktiver. Geschaffen werden zudem mehr Kapazitäten für den Güterverkehr, damit längere, schwerere und damit wirtschaftlichere Züge fahren können – das sichert die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der „Digitalisierung der Schiene“ für mehr Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb. Für Reisende optimiert der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch das Mobilfunknetz entlang der Strecken. Für eine zeitgemäße Information der Bahnreisenden wird auch in die Digitalisierung der Kund:inneninformation investiert.

Bei der Koralmbahn sind einzelne Teile bereits in Betrieb, die nächste große Teilinbetriebnahme ist für 2023 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt gehen die Streckenteile auf Kärntner Seite in Betrieb. Die Gesamtinbetriebnahme ist mit Fahrplanwechsel Ende 2025 geplant. Beim Semmering-Basistunnel schreiten die Arbeiten zügig voran: Bereits mehr als 80 Prozent des Tunnels sind im Rohbau bereits gegraben. Die Inbetriebnahme des Bahnverkehrs durch den Tunnel ist für den Fahrplanwechsel Ende 2028 geplant.

Klimaschutz

Im Bereich Wasserkraft wurde 2021 ein Revitalisierungsprojekt erfolgreich abgeschlossen und zwei Erweiterungsprojekte befinden sich aktuell in Umsetzung. Diese Anlagen steigern die Produktion um ca. 45 GWh p. a.

Das Fotovoltaik-Ausbauprogramm wurde 2021 mit der Errichtung von 17 weiteren 50-Hz-Fotovoltaikanlagen mit einer Leistung von 2.500 kWp und drei 16,7-Hz-Fotovoltaikanlagen mit einer Leistung von rd. 4.400 kWp fortgesetzt. Bis 2030 soll eine Ausbauleistung von knapp 100 MWp auf Gebäuden, Bahnsteigen und Freiflächen erreicht werden.

Neben dem Ausbau der Solarkraft engagiert sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch im Bereich der Windkraft. Mitte 2022 soll die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit ca. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen.

In den Folgejahren ist auf Basis der Betriebserfahrungen mit der Prototyp-Windkraftanlage ein Windkraft-Roll-out geplant.

Digitalisierung

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

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

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

Die Modernisierung der Planung, Disposition und Abwicklung von AVZ-Leistungen (Leistungen für Anlagen, Verschub, Zugvorbereitung) wird als Prototyp im Projekt „PORTHOS" erprobt und anschließend umgesetzt. Dadurch werden Medienbrüche reduziert und regelmäßige, manuelle Tätigkeiten minimiert. Das Ziel besteht in der Realisierung einer hochgradig automatisierten Machbarkeitsprüfung und Disposition aller Verschubstandorte mittels standardisierter Schnittstellen. Ebenso werden durch eine neue, prozessoptimierte Softwareumsetzung fünf Altapplikationen abgelöst. Auch die Digitalisierung betrieblicher Prozesse im Bahnbetrieb wird durch hochgradig systemische Unterstützung und die Übermittlung von abfahrtsgenauen Fahrplänen und Zugpapieren via Datenschnittstellen zahlreiche manuelle Tätigkeiten und Medienbrüche reduzieren. Dies ermöglicht den Entfall von Papierausdrucken, eine präzisere Disposition, höhere Taktung sowie höhere betriebliche Sicherheit für Triebfahrzeugführer:innen, da zielgerichtete Informationen vorhanden sein werden.

Um die zunehmende Anzahl an Zugfahrten disponieren zu können, wird eine automatisierte Konflikterkennung sowie -lösung stufenweise in die digitalen Traffic-Management-System-Module der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert. Mit den Entwicklungen aus dem Projekt AZL – adaptive Zuglenkung – werden die Konflikte am Schienennetz auf Basis laufend aktueller Daten und mittels intelligenter Algorithmen identifiziert. In einer stufenweise Umsetzung wird dann die automatisierte Lösung der Konflikte implementiert. Die Information des optimierten Betriebsablaufs wird über definierte Schnittstellen an die Triebfahrzeugführer:innen des jeweiligen Zuges als Fahrempfehlung weitergegeben. Durch diese intelligente Beeinflussung des Zugverkehrs kann die Effizienz weiter gesteigert werden, was sich positiv auf die Betriebsqualität und den Energiebedarf auswirkt.

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

Durch den konsequenten Ausbau des Datennetzes wurden die technischen Grundlagen für die Netzwerksegmentierung (Datennetztrennung) hergestellt. Damit einhergehend ist die Erhöhung der Datennetzsicherheit

(Trennung der betrieblichen Netzsegmente von Office-Netzsegmenten), welche durch den bereits umgesetzten Ausbau von Systemen für die Netzwerksicherheit (u. a. dDos) weiter gestärkt wird. Um die Digitalisierung und die damit verbundene Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, wurde 2016 das Projekt „Building Information Modeling" (BIM) gestartet, welches eine informationsbasierte Planungsmethode in Abstimmung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern abbildet. Diese Methode ist bereits bei einzelnen Großprojekten sowie Planungsprojekten im Einsatz.

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

Das Thema „Building Information Modelling" (BIM) ist Teil des Vorhabens für den Aufbau von Datenmanagement und Datenanalytik in einer „ÖBB-Infra Datenfabrik". Diese Datenfabrik hat den Fokus, Prozesse, Methodiken und technische Plattformen in einem hohen Reifegrad bereit- und so optimierte datenbezogene Entscheidungen für Planung und Steuerung der Geschäftsprozesse zur Verfügung zu stellen. Damit sollen in Zukunft predictive Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert werden. Basis dafür ist ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur in einem „Digital Twin ÖBB Infrastruktur", der das Gleis- und Streckennetz sowie die darauf installierten Anlagen enthält. Im Bereich des „Digitalen Arbeitsplatzes" ist die Umsetzung von zwei für die digitale Transformation notwendigen Konzernprojekten (Digital Reach und Microsoft 365 Roll-out) geplant. Dabei werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 8.500 Mitarbeiter:innen zum ersten Mal mit einem persönlichen IT-User ausgestattet. Dadurch kann jede:r Mitarbeiter:in im Digital Reach somit in und außerhalb der Arbeitszeit auf die digitalen Services (z. B. Microsoft 365, HR Portal, Intranet mobil) zugreifen. Weiters wird zur Umsetzung des modernen, digitalen Arbeitsplatzes im Rahmen des strategischen Konzernprojektes „Microsoft 365" ein Roll-out der Cloudlösung Microsoft 365 in nichtbetriebskritischen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2022 bis 2027 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kund:innennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

E. Konzernbeziehungen

Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB-Holding AG erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z. B. Marketing- und Treasury-Leistungen. Diese werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2021 wurden der ÖBB-Infrastruktur AG rd. 1,8 Mio. EUR (Vj. rd. 1,2 Mio. EUR) verrechnet, die von der ÖBB-Holding AG verrechnete Konzernumlage betrug rd. 18,8 Mio. EUR (Vj. rd. 17,7 Mio. EUR).

Unmittelbare Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG sind vor allem die Teilkonzernmuttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft („ÖBB-Personenverkehr AG"), die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft („Rail Cargo Austria AG") und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft („ÖBB-Infrastruktur AG").

ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 346,6 Mio. EUR (Vj. rd. 314,8 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Diese Erträge resultieren zum überwiegenden Teil aus der Verrechnung von Infrastrukturbenützungsentgelten. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden rd. 15,5 Mio. EUR (Vj. rd. 13,3 Mio. EUR) im Wesentlichen für die außertarifische Beförderung von Mitarbeitern verrechnet.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines Güterverkehrs zur Aufgabe. Mit der Gesellschaft wurden im Geschäftsjahr 2021 87,3 Mio. EUR (Vj. rd. 92,7 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 1,4 Mio. EUR (Vj. rd. 2,2 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj. rd. 0,5 Mio. EUR) aktiviert.

Mit der Rail Cargo Logistic Environmental Services GmbH wurden im Berichtsjahr Gesamterträge in Höhe von 11,5 Mio. EUR (Vj. rd. 7,3 Mio. EUR) erzielt. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 73,9 Mio. EUR (Vj. rd. 66,8 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von 30,1 Mio. EUR (Vj. rd. 27,4 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH"). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 181,7 Mio. EUR (Vj. rd. 171,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt, welche zum überwiegenden Teil aus der Verrechnung von Traktionsstrom resultieren. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden rd. 18,0 Mio. EUR (Vj. rd. 16,4 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj. rd. 0,3 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH. Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 28,7 Mio. EUR (Vj. rd. 25,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Der ÖBB-Infrastruktur AG

wurden rd. 6,4 Mio. EUR (Vj. rd. 5,5 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj. rd. 0,0 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte, administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 17,7 Mio. EUR (Vj. rd. 19,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden rd. 99,4 Mio. EUR (Vj. rd. 84,2 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 8,4 Mio. EUR (Vj. rd. 4,7 Mio. EUR) aktiviert.

Die wichtigsten Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG

Die **ÖBB-Immobilienmanagement** Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 3.786 Gebäuden sowie 1.038 Personenbahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für nahezu alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 Mitarbeiter:innen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2021 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.

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

Der gesetzte Zielwert für die Kund:innenzufriedenheit in Summe (Ø aller Kategorien im Qualitätscheck) wurde im Jahr 2021 erreicht.

Die Anforderungen betreffend Sauberkeit und Erhaltung im Hinblick auf den definierten Zielwert wurden das zweite Jahr in Folge überboten. Im Bereich der Sicherheit liegt das Jahresergebnis ebenfalls leicht über dem Zielwertkorridor. In der Barrierefreiheit wurde der Zielwert nur knapp verfehlt und befindet sich dennoch auch einem hohen Niveau.

Die Anzahl der einzuleitenden, anlagenrelevanten Sofortmaßnahmen (ohne Kund:inneninformation, ohne Fahrweg) verzeichnete 2021 laut QC Management Report im Jahresverlauf eine rückläufige Entwicklung.

Die aktuelle Anzahl der Sofortmaßnahmen je Verkehrsstation liegt gemittelt pro Monat bei 0,24 und somit leicht höher als im Vorjahr mit 0,22.

Da sich die Sofortmaßnahmen konstant auf einem sehr guten niedrigen Niveau befinden, konzentriert man sich in weiteren Analysen schwerpunktmäßig auf die Ursache von festgestellten Mängeln, um die Qualität am Bahnhof weiterhin sicherzustellen bzw. noch zu verbessern.

Zu Beginn der Erhebung im Jahr 2013 lag die Anzahl der Sofortmaßnahmen vergleichsweise bei 7.000 pro Monat. Die Gesamtzahl der Beschwerden im Geschäftsjahr 2021 beläuft sich auf 1.049. Die Gliederung der Beschwerdezahl sieht wie folgt aus: Beschwerden Service 692, Sicherheit 136, Sauberkeit 221.

Die **Rail Equipment GmbH** und die **Rail Equipment GmbH & Co KG** sind Gesamtdienstleister für schienen- und straßengebundene (Spezial-) Fahrzeuge des ÖBB-Konzerns und betreiben ein professionelles Fuhrparkmanagement mit Schwerpunkt auf:

- Beratung
- Beschaffung ökonomisch und ökologisch
- Finanzierung
- Services, Wartung, Reifen, Versicherung etc.)
- Verwertung

Die Rail Equipment Gesellschaften stellen durch ein Reportingsystem eine optimale Kosten- und Informationstransparenz über alle anfallenden Fahrzeugkosten zur Verfügung.
Durch die neutrale Beratung, Bündelung der Beschaffung, sowie einer Ausrichtung der Wertschöpfungskette an marktüblichen Bedingungen wird eine größtmögliche Kosteneffizienz erzielt. Darüber hinaus unterstützen die Rail Equipment Gesellschaften mit dem Carsharing-Angebot „ÖBB Rail&Drive“ die strategische Ausrichtung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum Gesamtmobilitätsdienstleiser.

Die Reinigung der Bahnhöfe, die Sonderreinigung wie zum Beispiel Graffitientfernung sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen werden von der **Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG** wahrgenommen. Die Reinigungsleistungen umfassen sowohl die tägliche bzw. regelmäßige Unterhaltsreinigung als auch die Sonderreinigung (etwa von Dächern, das Auftragen von Bodenversiegelungen). Dabei ist die Expertise der Mitarbeiter:innen von besonderer Bedeutung: Mungos hat in jedem Bundesland bzw. Gebiet Mitarbeiter:innen mit der Meisterprüfung in der Reinigung – dadurch ist eine gute Beratung der internen Auftraggeber sichergestellt. Für EVUs bietet Mungos einen umfassenden Service bei der Graffitientfernung von Zügen. Mungos ist seit 01.01.2017 Generaldienstleister für operative Sicherheitsleistungen im ÖBB-Konzern. Auf den Bahnhöfen sorgen Mungos-Securitys für Sicherheit und Ordnung – durch ein intelligentes, die tatsächliche Lage widerspiegelndes Flächenkonzept werden alle Bahnhöfe in Österreich entweder durch mobile Streifen oder durch stationäre Mitarbeiter:innen betreut. Seit 01.01.2019 sind neben den operativen Securityleistungen durch die Eingliederung der öffentlichen Sicherheit (vormals Konzernsicherheit) auch die strategischen Securityleistungen Teil des Portfolios. Mungos entwickelt sich dadurch zu einem One-Stop-Shop im Konzern und garantiert eine effiziente Leistungserbringung. Neben den Reinigungs- und Sicherheitsmitarbeiter:innen werden auch alle operativen Kund:inneninformationsleistungen der ÖBB Infrastruktur AG an den Bahnhöfen von Mungos abgewickelt. Mungos ist mit seinen Produkten das Gesicht der ÖBB-Infrastruktur AG beim End-Kund:innen. Des Weiteren tritt die Mungos GmbH & Co KG seit 01.09.2019 auch als Arbeitskräfteüberlasser von definitiv gestellten Arbeitnehmer:innen ein.

Weitere Beteiligungen der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist seit 2011 zu 50% an der **Galleria di Base del Brennero** – Brenner Basistunnel BBT SE und damit am Großprojekt „Errichtung des Brenner Basistunnels” beteiligt. Die nötigen Finanzmittel werden der ÖBB-Infrastruktur AG im jeweils geltenden Rahmenplan von der Republik Österreich zur Verfügung gestellt. Für den Erwerb der Anteile hat die Republik Österreich der ÖBB-Infrastruktur AG über die ÖBB-Holding AG einen Gesellschafterzuschuss in Höhe der Anschaffungskosten der Beteiligung geleistet.

Die **WS Service GmbH** wurde Ende 2013 gegründet und erbringt Dienstleistungen für und im Zusammenhang mit Weichen, insbesondere für deren Wartung, Inspektion und Instandsetzung. Die Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG an der WS Service GmbH beträgt 51%.

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

Unternehmensgegenstand der **Breitspur Planungsgesellschaft mbH** ist die Planung der Weiterführung der 1.520-Millimeter-Breitspur-Schieneninfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Das Anteilsverhältnis hat sich im Geschäftsjahr 2021 aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses von 25% auf 27,74% erhöht.

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.

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

Immobilienprojekte werden zum Teil in ausgegliederten Projektgesellschaften abgewickelt. Hier sind insbesondere die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & CO KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauermanngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG und die Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG hervorzuheben.

Zweigniederlassungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat keine Betriebsstätten bzw. Zweigniederlassungen.

F. Chancen- und Risikobericht

Das Chancen- und Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. Ziel ist es, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern. Das soll bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale absichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken weren 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 die Erläuterung zu den Ereignissen nach dem Abschlussstichtag im Anhang 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.

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

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

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

Strategie

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

Beim Auftreten weiterer COVID-19-Wellen bzw. von Pandemien im Allgemeinen könnten die Auswirkungen sämtlicher angeordneter Maßnahmen der Behörden (v. a. zeitlich limitierte Entgeltreduktionen bzw. Entgelterlass) mittelfristig zu einer Verschlechterung des Ergebnisses und der Liquidität führen. Die Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Monate zur Bewältigung der Pandemie wirken jedoch risikomindernd.

Operativer Betrieb

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen und Programmen begegnet: So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenhinweiskarte). Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices und der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung

der Anlagenräume. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallssicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliches Ausfallskonzept für Schlüsselelemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kund:inneninformationssysteme Teil der Betriebsführungsstrategie. Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen, unter anderem bei Rollmaterial und Lokomotiven, zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB Mitarbeiter:innen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Um auf die Auswirkungen eines Blackouts infrastrukturseitig besser vorbereitet zu sein, wurden einerseits spezifische Störfallkonzepte im Betriebs- und Energiebereich erstellt, andererseits Blackout-Krisenstabsübungen durchgeführt. Zweck der Krisenstabsübung ist es, Abläufe zu simulieren und etwaige Schwachstellen aufzuzeigen. Ein konzernübergreifendes Projekt zur Blackout-Vorsorge unter der Federführung der ÖBB-Infrastruktur AG wird in Kürze gestartet. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft.

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch die COVID19-Pandemie getriebenen Unsicherheiten in Bezug auf Konjunkturentwicklung und die damit verbundenen Fahrgastzahlen und Transportmengen, durch steigenden Wettbewerb und regulatorische Sachverhalte (regulatorische Verfahren in Bezug auf Infrastrukturbenützungsentgelte bzw. Bahnstromnetzentgelte). 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:innen 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 wie z. B. Besucherbeschränkungen, ein weiteres Impfangebot im Konzern, Reduktion von Teilnehmer:innen bei Präsenzmeetings und verstärkte Reinigung je nach Ampelschaltung. Steht die Ampel in einer Region auf Rot, erfolgt die Dienstübergabe in Betriebsführungszentralen virtuell, es besteht Maskenpflicht (außer am Arbeitsplatz), es gilt eine weitgehende Homeoffice-Regelung, es gibt keine Präsenzbesprechungen u. v. m.

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

Recht und Haftung

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

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

Bedingt durch die Herausforderungen der Pandemie wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um die Mitarbeiter:innen zu schützen und die Verbreitung des Virus zu einzudämmen. Dazu wurde eine konzerninterne „Corona-Ampel" eingerichtet, die mit der staatlichen Ampel abgestimmt ist. Jede Ampelfarbe ist mit bestimmten Vorgaben in Bezug auf die Anwesenheitsquote, Reduktion von Teilnehmern bei Präsenzmeetings, verstärkter Reinigung und Besucherbeschränkungen usw. verknüpft. Um direkte Kontakte bestmöglich zu vermeiden, wurde für jene Bereiche, in denen Telearbeit möglich ist, ohne die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes zu gefährden, die „COVID-19- bedingte" Telearbeitsregelung eingeführt. Um den Mitarbei-

ter:innen in dieser außergewöhnlichen Situation Unterstützung anzubieten, wurden zu den Themen „Digitales, gesundes und soziales Arbeiten“ zahlreiche Informationen und Tipps im konzerninternen Intranet zur Verfügung gestellt. Regelmäßige Informationen gibt es im Intranet auch zu Verhaltensregeln, Hygieneempfehlungen und Neuigkeiten auf der Seite „INFRA.gegenCorona“.

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

Einkauf und Beschaffung

Aktuell bestehen zusätzliche Risiken in Folge von, vor allem durch die Coronapandemie verursachte Lieferverzögerungen, die den Betrieb erschweren. Durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern sowie durch Steuerungs- und Substitutionsmaßnahmen können und konnten die bisherigen Auswirkungen reduziert werden. Die daraus resultierende Preissteigerungen, insbesondere im Zusammenhang mit Metallen, stellen ein weiteres Risiko dar. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung. Risiken ergeben sich auch aus den erheblichen Preissteigerungen auf den Energiemärkten im abgelaufenen Jahr – Preisrisiken, Kreditrisiken und auch Bewertungsrisiken begegnet man durch risikominimierende Beschaffungs- und Marktstrategien im Energiebereich.

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. Um der verstärkten Bedrohungslage für Cyber-Angriffe entgegenzutreten, wurde das Programm „Information Security Next Level“ ins Leben gerufen, in dem es um die Erstellung eines detaillierten Regelwerkes zur Informationssicherheit inklusive zugehöriger Prozesse, die Gewährleistung der Umsetzung des NIS-Gesetzes, die Sicherstellung einer vollständigen und nachhaltigen Asseterfassung von IT/OT sowie um die Umsetzung der Konzernvorgaben TOM (Target Operating Model) und PROTECT+, geht.

Töchter und Beteiligungen

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

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungs- und 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.

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Infrastruktur-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 Marktzinsänderungen 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.

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial hinsichtlich Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner. Die Risken beziehen sich vorwiegend auf Geldmarktgeschäfte, Forderungen

aus Lieferungen und Leistungen, Veranlagungen, barwertig positive Swapgeschäfte. Dem Kontrahentenrisiko-Management unterliegen Limits, die für jeden Finanzpartner individuell vergeben und täglich auf Einhaltung überprüft werden.

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

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

Rohstoffrisiko

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

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

Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist es besonders relevant, dass die Preise im Vorfeld bereits abgesichert und fixiert sind. Die Preisabsicherung erfolgt über den Abschluss von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen 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.

Internes Kontrollsystem

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

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2017 ein Projekt zur „Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern" abgeschlossen. Im Fokus stand der Reifegrad des IKS im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich. Im Laufe der nachfolgenden Jahre wurden die identifizierten Weiterentwicklungsmaßnahmen in Umsetzung gebracht. Beginnend in 2019 erfolgte 2020 neuerlich die Beurteilung der IKS-Konzeption unter 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-Infrastruktur-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 Compliancetätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

Information und Kommunikation

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

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

Rechnungslegung

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

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

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt den ÖBB-Infrastruktur-Konzern in seiner Harmonisierungstätigkeit operativ durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

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

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software zum Einsatz. Alle Tochterunternehmen liefern für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reportingpackages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn-und-Verlust-Rechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Diese werden von lokalen Wirtschaftsprüfern unter Beachtung der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) und der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für 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-Infrastruktur AG, über die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns in Form von konsolidierten Darstellungen informiert.

G. Nichtfinanzielle Erklärung

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft ist verpflichtet, eine nichtfinanzielle Erklärung gemäß §243b UGB aufzustellen.

Die nichtfinanzielle Erklärung wird jährlich im Konzernlagebericht ausgegeben und beinhaltet ebenfalls die nichtfinanzielle Erklärung, die gemäß § 243b UGB im Einzelabschluss aufzustellen ist. Relevante Kennzahlen für den Einzelabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG werden als „davon-Angabe“ gesondert im Konzernlagebericht dargestellt.

Gemäß § 267a UGB (Konzernabschluss) sowie gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – ergänzt die „Nichtfinanzielle Erklärung“ (NFI-Erklärung) den Lagebericht des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2021, die Vorjahreszahlen 2020 werden zu Vergleichszwecken angeführt.

H. Anmerkung zum Lagebericht

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

I. Berechnung der Kennzahlen

Anlagenintensität:	Anlagevermögen / Gesamtvermögen
Anlagendeckungsgrad:	(Eigenmittel + langfristiges Fremdkapital) / (Anlagevermögen + langfristiges Umlaufvermögen)
Eigenmittel:	Eigenkapital + Kostenbeiträge von Dritten
Eigenkapitalquote:	Eigenmittel / Gesamtkapital
Marge:	Betriebserfolg / Gesamterträge
Free Cash Flow:	Cash Flow aus dem Ergebnis + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit
Investitionsquote:	Investitionen in IAV und SAV / Gesamterträge Investitionen in IAV und SAV / Buchwerte IAV und SAV per 1.1.
Materialintensität:	Materialaufwand und bezogene Leistungen / Gesamtaufwendungen
Personalintensität:	Personalaufwand / Gesamtaufwendungen
Fremdkapitalquote:	Fremdkapital / Gesamtkapital
Fremdkapitalzinslast:	(Fremdkapitalzinsen + zinsähnliche Aufwendungen) / durchschn. Fremdkapital
Anlagenabnutzungsgrad*):	kumulierte Abschreibung / Anschaffungskosten
Abschreibungsintensität:	(Abschreibung + Betriebskosten) / Gesamtaufwand
Investitionsdeckung*):	Investitionen des laufenden Jahres / Abschreibung

*)jeweils des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte

J. Erklärung des Vorstandes

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

Wien, am 24.03.2021

Der Vorstand

Mag.ª Silvia Angelo	Dipl.-Ing.in Judith Engel, MBA MSc MSc	Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Finanzen, Markt, Service)	(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)	(Ressort Betrieb und Systeme)

An die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der
ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft,
Wien

Wir haben die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2021 der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien
(im Folgenden auch kurz "Gesellschaft" genannt),

abgeschlossen und erstatten über das Ergebnis dieser Prüfung den folgenden Bericht:

1. PRÜFUNGSVERTRAG UND AUFTRAGSDURCHFÜHRUNG

In der ordentlichen Hauptversammlung vom 11. Mai 2021 der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien, wurden wir zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 gewählt bzw. bestellt. Die Gesellschaft, vertreten durch den Aufsichtsrat, schloss mit uns einen Prüfungsvertrag, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht gemäß den §§ 269 ff UGB zu prüfen. Über die ebenfalls vereinbarte Prüfung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2021 berichten wir mittels gesonderten Berichtes.

Die geprüfte Gesellschaft ist ein Unternehmen von öffentlichem Interesse gemäß § 189a UGB und unterliegt der Verpflichtung zur Einrichtung eines Aufsichtsrates.

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine große Gesellschaft iSd § 221 UGB.

Bei der gegenständlichen Prüfung handelt es sich um eine Pflichtprüfung.

Diese Prüfung erstreckte sich darauf, ob bei der Erstellung des Jahresabschlusses und der Buchführung die gesetzlichen Vorschriften und die ergänzenden Bestimmungen der Satzung beachtet wurden. Der Lagebericht ist darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde, sowie ob er zutreffende Angaben nach § 243a UGB enthält.

Es ist auch festzustellen, ob als Bestandteil des Lageberichtes eine nichtfinanzielle Erklärung oder ein nichtfinanzieller Bericht (§ 243b UGB) erstellt worden ist.

Für die Berichterstattung zu Artikel 11 der Verordnung (EU) 537/2014 (EU-VO) wird auf den gesonderten Bericht an den Prüfungsausschuss verwiesen; die Berichterstattung zu Artikel 11 der genannten Verordnung ist nicht Gegenstand dieses Berichts.

Bei unserer Prüfung beachteten wir die in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und die berufsüblichen Grundsätze ordnungsgemäßer Durchführung von Abschlussprüfungen. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der internationalen Prüfungsstandards (International Standards on Auditing (ISA)). Wir weisen darauf hin, dass die Abschlussprüfung mit hinreichender Sicherheit die Richtigkeit des Abschlusses gewährleisten soll. Eine absolute Sicherheit lässt sich nicht erreichen, weil jedem internen Kontrollsystem die Möglichkeit von Fehlern immanent ist und auf Grund der stichprobengestützten Prüfung ein unvermeidbares Risiko besteht, dass wesentliche falsche Darstellungen im Jahresabschluss unentdeckt bleiben. Die Prüfung erstreckte sich nicht auf Bereiche, die üblicherweise den Gegenstand von Sonderprüfungen bilden.

Wir führten die Prüfung mit Unterbrechungen im Zeitraum von Oktober bis Dezember 2021 (Vorprüfung) sowie von Jänner bis März 2022 (Hauptprüfung) überwiegend remote durch. Die Prüfung wurde mit dem Datum dieses Berichtes materiell abgeschlossen.

Für die ordnungsgemäße Durchführung des Auftrages ist Herr Mag. Christoph Harreither, Wirtschaftsprüfer, verantwortlich.

Grundlage für unsere Prüfung ist der mit der Gesellschaft abgeschlossene Prüfungsvertrag, bei dem die von der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer herausgegebenen "Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe" (Beilage 3) einen integrierten Bestandteil bilden. Diese Auftragsbedingungen gelten nicht nur zwischen der Gesellschaft und dem Abschlussprüfer, sondern auch gegenüber Dritten. Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung als Abschlussprüfer gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt § 275 UGB zur Anwendung.

2. AUFGLIEDERUNG UND ERLÄUTERUNG VON WESENTLICHEN POSTEN DES JAHRESABSCHLUSSES

Alle erforderlichen Aufgliederungen und Erläuterungen von wesentlichen Posten des Jahresabschlusses sind im Anhang des Jahresabschlusses und Lagebericht enthalten. Wir verweisen daher auf die entsprechenden Angaben des Vorstandes im Anhang des Jahresabschlusses und im Lagebericht.

3. ZUSAMMENFASSUNG DES PRÜFUNGSERGEBNISSES

3.1. Feststellungen zur Gesetzmäßigkeit von Buchführung, Jahresabschluss und zum Lagebericht sowie zur nichtfinanziellen Erklärung

Bei unseren Prüfungshandlungen stellten wir die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, der ergänzenden Bestimmungen der Satzung und der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung fest.

Im Rahmen unseres risiko- und kontrollorientierten Prüfungsansatzes haben wir – soweit wir dies für unsere Prüfungsaussage für notwendig erachteten – die internen Kontrollen in Teilbereichen des Rechnungslegungsprozesses in die Prüfung einbezogen.

Hinsichtlich der Gesetzmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichtes verweisen wir auf unsere Ausführungen im Bestätigungsvermerk.

Die Gesellschaft hat eine nichtfinanzielle Erklärung im Lagebericht gemäß § 243b UGB für das Geschäftsjahr 2021 aufgestellt. Eine materielle Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung war nicht Gegenstand der Abschlussprüfung.

3.2. Erteilte Auskünfte

Die gesetzlichen Vertreter erteilten die von uns verlangten Aufklärungen und Nachweise. Eine von den gesetzlichen Vertretern unterfertigte Vollständigkeitserklärung haben wir zu unseren Akten genommen.

3.3. Berichterstattung im Zusammenhang mit dem Bundes-Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK)

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft haben uns einen Entwurf des Corporate-Governance-Bericht 2021 für den ÖBB-Konzern einschließlich der zum Kodex abgegebenen Erklärung vorgelegt. Im Zuge unserer Jahresabschlussprüfung haben wir keine Tatsachen festgestellt, die eine Unrichtigkeit der Erklärung in Bezug auf die geprüfte Gesellschaft ergeben.

3.4. Nachteilige Veränderungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und wesentliche Verluste

Der Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG weist zum 31. Dezember 2021 einen Jahresfehlbetrag von –15,9 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresüberschuss 1,8 Mio. EUR) aus, welcher im Wesentlichen auf die steigenden Strompreise an den Energiemärkten zurückzuführen ist.

Wir verweisen diesbezüglich auf die Angaben des Vorstandes im Anhang und Lagebericht.

3.5. Stellungnahme zu Tatsachen nach § 273 Abs 2 und Abs 3 UGB (Ausübung der Redepflicht)

3.5.1. Stellungnahme zu Tatsachen nach § 273 Abs 2 UGB

Bei Wahrnehmung unserer Aufgaben als Abschlussprüfer haben wir keine Tatsachen festgestellt, die den Bestand der geprüften Gesellschaft gefährden oder ihre Entwicklung wesentlich beeinträchtigen können oder die schwerwiegende Verstöße der gesetzlichen Vertreter oder von Arbeitnehmern gegen Gesetz oder Satzung erkennen lassen. Wesentliche Schwächen bei der internen Kontrolle des Rechnungslegungsprozesses sind uns nicht zur Kenntnis gelangt.

3.5.2. Stellungnahme zu Tatsachen nach § 273 Abs 3 UGB

Mit dem Schreiben vom 10. November 2021 haben wir gegenüber dem Vorstand und dem Aufsichtsrat unsere Redepflicht gemäß § 273 Abs 3 UGB ausgeübt, da die maßgeblichen Kennzahlen des Unternehmensreorganisationsgesetztes auf Basis des Monatsabschlusses zum 30. September 2021 seitens der Gesellschaft über- bzw. unterschritten wurden und somit die Voraussetzungen für die Vermutung des Reorganisationsbedarfs gemäß § 22 Abs 1 Z 1 URG erfüllt waren.

Ein vom Vorstand in Auftrag gegebenes Gutachten im Sinne des § 23 URG hat ergeben, dass angesichts der gesetzlich und vertraglich festgelegten Finanzierungsverpflichtung der Republik Österreich davon auszugehen ist, dass trotz Vorliegen entsprechender Kennzahlen kein Reorganisationsbedarf im Sinne des Unternehmensreorganisationsgesetzes besteht.

Zum 31. Dezember 2021 beträgt die Eigenmittelquote rd. 4,8 % die fiktive Schuldentilgungsdauer beträgt rd. 34 Jahre. Die Ableitung der beiden Kennzahlen ist in Beilage 2.1 dargestellt.

4. BESTÄTIGUNGSVERMERK *)

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien,

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2021 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsaufwendungen

Beschreibung / Risiko:

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft investiert im Auftrag der Bundesregierung jährlich mehr als zwei Milliarden Euro in das österreichische Schienennetz. Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt die Gesellschaft wesentliche Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur.

Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Ergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind im Anhang unter Punkt "B. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Sachanlagen" enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich im Anhang unter Punkt "D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, bezogene Leistungen".

Adressierung im Rahmen der Abschlussprüfung:

Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über den relevanten Prozess und die wesentlichen Schlüsselkontrollen betreffend korrekter Kategorisierung und Bilanzierung von aktivierungspflichtigen Investitionen bzw. aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet ("Funktionsprüfung"). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System.

Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Sachanlagen durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt.

Wir haben die internen Bilanzierungsrichtlinien ("Aktivierungshandbuch") hinsichtlich Übereinstimmung mit den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen nach UGB geprüft.

Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben von Zugängen im Bereich vom Sachanlagevermögen, Stichproben im Bereich von Investitions- und Instandhaltungsaufträgen, sowie anhand ausgewählter Stichproben von wesentlichen Projekten die korrekte Erfassung als Zugang zu Sachanlagen oder Aufwand in Übereinstimmung mit der internen Bilanzierungsrichtlinie ("Aktivierungshandbuch") geprüft. Die Auswahl der Stichproben von wesentlichen Projekten erfolgte anhand einer Zufallsauswahl und auf Basis von definierten Risikokriterien unter Berücksichtigung der Projektgröße.

Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projektinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in den Stichproben enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren

Beschreibung / Risiko:

Zum 31. Dezember 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 Infrastrukturbenützungsentgelts (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.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft kommt.

Diese Risiken werden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt.

Die Bilanzierung und Bewertung dieser Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren sind im Rahmen der Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Beträge wesentlich sind, die Bewertung komplex ist und wesentliche Ermessensentscheidungen erfordert. Das Erfordernis für und die Höhe dieser Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, aufgrund möglicher Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren befinden sich im Anhang unter Punkt "B. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, Rückstellungen" sowie "C. Erläuterungen zur Bilanz, Rückstellungen".

Adressierung im Rahmen der Abschlussprüfung:

Wir haben die Einschätzung des Managements betreffend Ansatz und Höhe der Rückstellungen hinterfragt und geprüft. Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:

Wir haben den Prozess betreffend Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren erhoben und die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Datengrundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Insbesondere haben wir dabei den Status der Verfahren, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2021, mit dem Management, den Mitarbeitern des zuständigen Fachbereiches und den beigezogenen Rechtsanwälten besprochen. Weiters haben wir uns mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigengutachten befasst und die daraus von der Gesellschaft abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt.

Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der einfließenden Bewertungsparameter nachvollzogen.

Die Gesellschaft bezieht bei der Berechnung der Rückstellung insbesondere extern erstellte Sachverständigengutachten und juristische Stellungnahmen von externen Rechtsanwälten mit ein. Diese haben wir im Rahmen der Prüfung eingeholt und uns davon überzeugt, dass deren Ergebnisse angemessen und deren Arbeiten für unsere Zwecke adäquat sind. Weiters haben wir uns einen Eindruck über deren Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität verschafft.

Schließlich haben wir die Entwicklung dieser Verfahren nach dem Bilanzstichtag bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks durch Befragung des Vorstandes und der Mitarbeiter des Fachbereiches kritisch gewürdigt.

Wir haben die Angemessenheit der Angaben im Anhang zur Bewertung und Bilanzierung dieser Rückstellungen beurteilt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Jahresabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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 die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss 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 der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und - sofern einschlägig - damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Lagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Lagebericht nicht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 11. Mai 2021 als Abschlussprüfer gewählt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Jahresabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Christoph Harreither.

Wien, am 24. März 2022

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Victoria Scherich eh
Wirtschaftsprüferin

*) Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

Jahresfinanzbericht des Konzerns

der

ÖBB-Infrastruktur

Aktiengesellschaft

für das Geschäftsjahr 2021

Jahresfinanzbericht des Konzerns
der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

für das Geschäftsjahr 2021

KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG		4
KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG		5
KONZERN-BILANZ		6
KONZERN-GELDFLUSSRECHNUNG		7
DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS		8
ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS PER 31.12.2021		9
A.	Grundlagen und Methoden	9
B.	Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	29
C.	Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	56
KONZERNLAGEBERICHT		1
A.	Struktur und Beteiligungen	2
B.	Rahmenbedingungen und Marktumfeld	6
C.	Wirtschafts- und Prognosebericht	15
D.	Forschung und Entwicklung	41
E.	Konzernbeziehung	43
F.	Chancen- und Risikobericht	44
G.	Nichtfinanzielle Erklärung	51
H.	Anmerkungen zum Konzernlagebericht	123
ERKLÄRUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER DES EMITTENTEN GEM. § 124 (1) BÖRSEG		125

Inhaltsverzeichnis

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2021 ... 4

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2021 ... 5

Konzern-Bilanz zum 31.12.2021 ... 6

Konzern-Geldflussrechnung 2021 ... 7

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2021 ... 8

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2021 ... 9

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN ... 9
1. Rechnungslegungsgrundsätze ... 9
2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis ... 11
3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ... 13

B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ... 29
4. Umsatzerlöse ... 29
5. Andere aktivierte Eigenleistungen ... 30
6. Sonstige betriebliche Erträge ... 30
7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ... 30
8. Personalaufwand und Beschäftigte ... 30
9. Abschreibungen ... 31
10. Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen ... 31
11. Zinserträge und Zinsaufwendungen ... 32
12. Sonstiges Finanzergebnis ... 33
13. Ertragsteuern ... 33
14. Sachanlagen ... 36
15. Immaterielle Vermögenswerte ... 39
16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien ... 41
17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen ... 41
18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte ... 43
19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden ... 44
20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen ... 45
21. Vorräte ... 47
22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ... 48
23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter ... 48
24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis ... 49
25. Finanzverbindlichkeiten ... 49
26. Rückstellungen ... 51
27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten ... 55

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS ... 56
28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten ... 56
29. Finanzinstrumente ... 56
30. Leasingtransaktionen ... 69
31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29) ... 72
32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen ... 72
33. Segmentberichterstattung ... 77
34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung ... 78
35. Konzernunternehmen ... 79
36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag ... 81
37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns ... 82

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2021

	Erläuterung	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Umsatzerlöse	4	931.567,7	899.386,4
Bestandsveränderungen		323,9	777,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	334.090,4	324.914,5
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.052.885,6	2.103.947,6
Gesamterträge		**3.318.867,6**	**3.329.025,6**
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-488.735,3	-438.999,7
Personalaufwand	8	-1.221.602,5	-1.228.479,7
Abschreibungen	9	-860.830,6	-840.459,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-345.986,2	-319.249,2
Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	-476,6	-11.086,8
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		**401.236,4**	**490.750,6**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	615,1	1.059,2
Zinserträge	11	16.746,3	10.431,4
Zinsaufwendungen	11	-427.112,7	-489.688,1
Sonstiger Finanzertrag	12	28.434,5	9.165,1
Sonstiger Finanzaufwand	12	-9.042,6	-11.536,0
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		**-390.359,5**	**-480.568,3**
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		**10.877,0**	**10.182,3**
Ertragsteuern	13	76.416,7	7.191,8
Konzernjahresergebnis		**87.293,7**	**17.374,1**
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		86.703,3	16.919,4
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		590,3	454,7

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2021

	Erläuterung	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Konzernjahresergebnis		**87.293,7**	**17.374,1**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-33,4	-1.542,5
Steuereffekte		-4,5	7,3
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		**-37,9**	**-1.535,2**
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	330.249,6	7.055,9
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-49.856,0	-1.452,0
Steuereffekte		-70.098,4	-1.401,0
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		**210.295,2**	**4.202,9**
Sonstiges Ergebnis		210.257,3	2.667,7
Konzerngesamtergebnis		**297.551,0**	**20.041,8**
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		296.960,7	19.587,1
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		590,3	454,7

Konzern-Bilanz zum 31.12.2021

Vermögen	Erläuterung	31.12.2021 in TEUR	31.12.2020 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	26.478.775,1	24.893.072,7
Immaterielle Vermögenswerte	15	818.339,2	789.788,1
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	191.722,8	166.185,2
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	50.483,5	53.125,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	192.253,0	99.126,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	89.264,5	102.675,2
Latente Steueransprüche	13	73.168,1	66.211,3
		27.894.006,1	**26.170.184,2**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	90.832,7	75.084,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	173.594,8	186.735,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	283.282,7	303.519,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	392.393,0	30.980,6
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	35.592,4	110,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	32.096,9	50.322,2
		1.007.792,5	**646.751,7**
		28.901.798,6	**26.816.935,9**

Eigenkapital und Schulden	Erläuterung	31.12.2021 in TEUR	31.12.2020 in TEUR
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	216.876,7	6.581,5
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-9.470,8	-9.433,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	490.212,6	403.509,3
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		**1.736.502,7**	**1.439.542,0**
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	786,3	650,7
		1.737.289,1	**1.440.192,7**
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	22.097.995,5	20.134.380,4
Rückstellungen	26	244.034,8	262.851,2
Sonstige Verbindlichkeiten	27	20.250,6	26.938,2
		22.362.280,9	**20.424.169,8**
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.431.038,1	2.652.880,7
Rückstellungen	26	191.564,3	143.549,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	842.340,1	739.090,2
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.305.788,6	1.410.653,2
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	19	31.497,4	6.400,0
		4.802.228,6	**4.952.573,5**
		28.901.798,6	**26.816.935,9**

Konzern-Geldflussrechnung 2021

	Erläuterung	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		10.877	10.182
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.010.583	1.000.265
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		-139	247
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-149.753	-159.805
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-20.140	-26.514
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-566	762
+ Zinsaufwand	11	427.113	489.688
- Zinsertrag	11	-16.746	-10.431
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	4.340	-1.421
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-439.697	57.884
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		386.017	54.009
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	24.624	-24.778
- Gezahlte Zinsen		-534.908	-590.734
+ Erhaltene Zinsen		8.693	197
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-2	-2
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		**710.296**	**799.548**
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		99.569	40.677
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.652.579	-2.236.232
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-618	-2.193
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	180.418	152.996
+ Erhaltene Dividenden		3.111	5
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		**-2.370.099**	**-2.044.747**
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-454	-278
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25	79.140	15.000
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten		-1.056.182	-1.507.000
- Auszahlung von Leasingverbindlichkeiten		-8.624	-8.273
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)		3.421.523	2.343.730
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)		-400.000	-119.100
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		**2.035.403**	**724.079**
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-909.279	-388.159
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		375.600	-521.120
Liquide Mittel zum Periodenende		**-533.679**	**-909.279**

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2021

in TEUR	Grund-kapital	Kapital-rücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungs-orientierter Versorgungs-pläne	Erwirt-schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2020	*500.000,0*	*538.884,2*	*2.378,6*	*-7.897,7*	*386.589,9*	*1.419.954,9*	*474,0*	*1.420.428,9*
Konzernjahresergebnis					16.919,4	16.919,4	454,7	17.374,1
Sonstiges Ergebnis			4.202,9	-1.535,2		2.667,7		2.667,7
Konzerngesamtergebnis			**4.202,9**	**-1.535,2**	**16.919,4**	**19.587,1**	**454,7**	**20.041,8**
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-278,0	-278,0
Stand am 31.12.2020	**500.000,0**	**538.884,2**	**6.581,5**	**-9.433,0**	**403.509,3**	**1.439.542,0**	**650,7**	**1.440.192,7**

in TEUR	Grund-kapital	Kapital-rücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungs-orientierter Versorgungs-pläne	Erwirt-schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2021	*500.000,0*	*538.884,2*	*6.581,5*	*-9.433,0*	*403.509,3*	*1.439.542,0*	*650,7*	*1.440.192,7*
Konzernjahresergebnis					86.703,3	86.703,3	590,3	87.293,6
Sonstiges Ergebnis			210.295,2	-37,9		210.257,3		210.257,3
Konzerngesamtergebnis			**210.295,2**	**-37,9**	**86.703,3**	**296.960,7**	**590,3**	**297.551,0**
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-454,7	-454,7
Stand am 31.12.2021	**500.000,0**	**538.884,2**	**216.876,7**	**-9.470,8**	**490.212,6**	**1.736.502,7**	**786,3**	**1.737.289,1**

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 ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Infrastruktur AG) mit Sitz in Österreich, 1020 Wien, Praterstern 3, FN 71396 w, ist eine eingetragene Aktiengesellschaft im Sinne des österreichischen Aktiengesetzes, deren Anteile von der Österreichische Bundesbahnen Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) gehalten werden. Die Anteile der ÖBB-Holding AG sind zu 100% dem österreichischen Bund vorbehalten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochterunternehmen bilden den Konzern der ÖBB-Infrastruktur AG (fortan ÖBB-Infrastruktur-Konzern). Das Grundkapital ist unverändert gegenüber dem Vorjahr in 100.000 Stückaktien zerlegt. Die Aktien sind Namensaktien und lauten auf die ÖBB-Holding AG. Die Aktien werden nicht öffentlich gehandelt. Der Teilkonzern steht mit der ÖBB-Holding AG in einem Konzernverhältnis und gehört ihrem Vollkonsolidierungskreis an. Der Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG wird im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, von dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung und Entwicklung von Immobilien.

Gemäß § 51 Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung bedarf die ÖBB-Infrastruktur AG weder zum Bau noch zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen einer Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wie auch der Betrieb und die Erhaltung werden über die selbst erwirtschafteten Cashflows, über Fremdkapitalaufnahmen sowie Haftungen und Finanzierungen des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen. Der Bau des Brenner Basistunnels, sämtlicher erforderlicher Bauwerke, soweit diese für die Bauarbeiten und den anschließenden Betrieb notwendig sind, sowie die Bereitstellung der Anlagen nach Fertigstellung für die Netzzugangsberechtigten in der Betriebsphase ist Aufgabe der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, eines Gemeinschaftsunternehmens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2021 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung" in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB") verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS", „IAS") und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC", „SIC"), welche zum 31.12.2021 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- Infrastruktur AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen Euro (Mio. EUR) bzw. in Tausend Euro (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten. Im Interesse der Lesefreundlichkeit wurde teilweise auf eine explizit geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2020 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen		Geltend ab [1]	wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
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.

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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern hätten.

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

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

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

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

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

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

Unternehmenszusammenschlüsse

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

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

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

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

Assoziierte Unternehmen

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

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

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

Gemeinschaftsunternehmen

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

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

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-Infrastruktur-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung als aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen.

Zwischenergebniseliminierung

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 14 (Vj: 14) weitere vollkonsolidierte und vier (Vj: vier) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein ausländisches; Vj: ein), die nach der Equity-Methode einbezogen

werden, somit insgesamt 19 (Vj: 19) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in per Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 31.12.2019	**15**	**3**	**18**
davon ausländische Gesellschaften	*0*	*1*	*1*
Zugang	0	1	1
Stand 31.12.2020 = Stand 31.12.2021	**15**	**4**	**19**
davon ausländische Gesellschaften	*0*	*1*	*1*

Im Geschäftsjahr 2020 ist aufgrund des Erwerbs von 50% der Geschäftsanteile an der LCA Logistik Center Austria Süd GmbH von der Kärntner Beteiligungsverwaltung („KBV") ein Unternehmen, das nach der Equity-Methode erfasst wurde, zugegangen. 2021 gab es keine Änderung des Konsolidierungskreises.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen, die sich jedoch innerhalb der nachfolgend angeführten Bandbreiten hielten. Im Geschäftsjahr 2021 wurden keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen. Die Nutzungsdauern betragen grundsätzlich unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80 bzw. 150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte liegen den linearen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2021 und im Geschäftsjahr 2020 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	2–35
Nutzungsrechte Fahrpark	2–5
Nutzungsrechte technische Anlagen und Maschinen	2–8 (Vj: 2-10)
Nutzungsrechte andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 und daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien" ausgewiesen werden.

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2021 unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–15
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 „Wertminderung von Vermögenswerten" wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen" erfasst. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ermittelt grundsätzlich den Nutzungswert, da davon auszugehen ist, dass der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2022 und Mittelfristplanung 2023 bis 2027) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst. Die Wertminderung wird anteilig den Vermögenswerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wobei die Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Es wurden weder 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."

Nähere Informationen werden im Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes" in Erläuterung 32 gegeben.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts

vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend § 42 Bundesbahngesetz verwiesen.

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppen von Vermögenswerten und Schulden

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

Vorräte

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

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

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

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

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

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

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

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

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

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Infrastruktur-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten
Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z. B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente
Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB-Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert
Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert
Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Außer Derivaten hält der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

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

nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.3.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

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

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

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

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

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

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

Generelles Wertminderungsmodell

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

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

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

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt
Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

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

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

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

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

Vereinfachtes Wertminderungsmodell

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern den gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das heißt, es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten sieben Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Die historischen Ausfallsraten werden um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value-Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsekurs, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Values der Hierarchieebene 2.

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

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

Leasingverhältnisse

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kauf- oder Verlängerungsoption, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf Null verringert hat.

In der Bilanz weist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern Nutzungsrechte, die nicht der Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden in Erläuterung 30.3 dargestellt.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat von der Erleichterung Gebrauch gemacht, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (bis 5.000,00 EUR) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern tritt auch als Leasinggeber auf und stuft bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist lediglich eine einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtung für ein ehemaliges Vorstandsmitglied eingegangen. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Vorsorgekassen für Mitarbeiter:innen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer" das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

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

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

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

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen" auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 „Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen" bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

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

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig

erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen werden. In beiden Berichtsjahren wurden keine Vertragsverbindlichkeiten identifiziert.

Ertragsrealisierung

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

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat keine Verträge identifiziert, bei denen der Zeitraum zwischen der Übertragung des versprochenen Guts bzw. der Dienstleistung auf den Kunden und die Zahlung durch den Kunden ein Jahr überschreitet. Entsprechend wird die zugesagte Gegenleistung nicht um den Zeitwert des Geldes angepasst.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen(EVU) Wegeentgelt 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, Verschub) enthalten. In den SNNB werden die Entgelte je Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge veröffentlicht. Sie gelangen diskriminierungsfrei gegenüber allen EVU zur Anwendung (ohne Gewährung von Rabatten).

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Infrastrukturbenützungsentgelte (Wegeentgelte) und der Dienstleistungsentgelte sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVU. Eine wesentliche Leistung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist das sogenannte Produkt „Zugtrasse" (Mindestzugangspaket). Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne das ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Wegeentgelte werden in den SNNB der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der veröffentlichten SNNB bestellen die EVU ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode 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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestellmengen, Nachbestellmengen und Kurzfristbestellmengen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rückspeisung ermittelt, und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden. Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt. Für zum Beispiel Nach- und Kurzfristbestellungen werden Zuschläge verrechnet. Für die bereits fix bestellte Menge des zweiten und dritten Lieferjahres wurde eine Preisobergrenze vereinbart.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Stromlieferungen werden monatlich akontiert, und zwar in Höhe eines Zwölftels der bestellten Menge. Nach dem Jahresende erfolgt die Abrechnung aufgrund der tatsächlich bezogenen Strommenge im Vergleich zur Bestellmenge inklusive allfälliger Zu- und Abschläge. Die Abrechnung wird noch im Lieferjahr erfasst.

Mieterlöse

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

Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienten. 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.

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

Sonstige Umsatzerlöse

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

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätenzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, womit der ÖBB-Infrastruktur-Konzern diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn-und-Verlustrechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert.

Zinsen und Dividenden

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

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

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Steuerliche Verhältnisse

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

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

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

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

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmebestimmungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten („tax base") sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeitenmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

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

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

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

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

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

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

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

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen, beispielweise bei der Anwendung von Hedge Accounting, bei der Einschätzung der Übertragung von relevanten Risiken bei Leasinggeschäften, bei der Einschätzung, inwieweit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen als Leasingnehmer bei der Beurteilung der Laufzeit von Leasingverträgen ausgeübt werden, sowie bei der Erfassung und Bilanzierung von Bundeszuschüssen gem. §§ 41f BBG. Weiteres hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind:

a. Versorgungspläne für Arbeitnehmer:innen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

b. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um +/- 1 Jahr um rd. 113,9 Mio. EUR (Vj: rd. 109,5 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 86,3 Mio. EUR (Vj: rd. 85,1 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die 2020 festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2021. Im Geschäftsjahrs 2020 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 fünf auf acht 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.

c. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste. Im Geschäftsjahr 2021 wurden die bereits im Vorjahr bestehenden Rückstellungen für in der Vergangenheit verrechnete Infrastrukturbenützungsentgelte 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 Infrastrukturbenützungsentgelts (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 EVU 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 Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

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

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

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

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

Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

d. Ertragsteuern

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

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

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

e. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2021 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.

f. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verstehen 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-Infrastruktur-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/Umsätzen 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-Infrastruktur-Konzern indirekt das Risiko der Steigerung der Energiepreise, sowohl für erneuerbare Energie (durch Verknappung am Markt) als auch für fossile Energie (durch Einführung der CO_2-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.

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

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (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 Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstiger Rechte, auf die der ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität sowie bei der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen und der Abhängigkeit von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns wird auf die Ausführungen unter Erläuterung 32 verwiesen.

COVID-Pandemie – finanzielle Auswirkungen

Die COVID-Pandemie hatte finanzielle Auswirkungen auf das Berichtsjahr 2020 und 2021. Die wesentlichsten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sind im Folgenden ausgeführt.

Bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von insgesamt rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) beantragt. Die Investitionszuschüsse werden für den Fahrpark verwendet. Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich verringern sich die Umsatzerlöse aus Infrastrukturbenützung um rd. 129,6 Mio. EUR (Vj: rd. 88,2 Mio. EUR); sie wurden aufgrund § 42 BBG durch den Bund refundiert und erhöhen die sonstigen betrieblichen Erträge. Die gewährten Mietgutschriften beliefen sich auf rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,9 Mio. EUR).

Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz für freigestellte Mitarbeiter:innen mit Risikoattest gem. ASVG und für Mitarbeiter:innen in Kurzarbeit wurden in Höhe von rd. 9,9 Mio. EUR (Vj: rd. rd. 5,4 Mio. EUR) erhalten und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Der zusätzliche Aufwand für die Bestellung von Schutzmasken und Desinfektionsmittel beträgt rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR) und wird im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

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

4. Umsatzerlöse

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Infrastrukturbenützung	384,9	394,8
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	198,9	184,3
Mieterlöse	135,4	141,1
Erlöse aus Verwertungsobjekten	37,4	23,8
Sonstige Umsatzerlöse	175,0	155,4
Gesamt	**931,6**	**899,4**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*671,3*	*658,8*

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten" sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 87,7 Mio. EUR (Vj: rd. 82,8 Mio. EUR) enthalten.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse solche aus Telekommunikationsleistungen, aus Reparaturleistungen, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen, aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals sowie Fertigungsaufträge für Dritte.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können in folgende Kategorien gegliedert werden:

	2021	**Laufzeit des Vertrags**		**Zeitpunkt der Übertragung**		**Vertriebskanäle**	
in Mio. EUR	Umsatzerlöse gem. IFRS 15	kurzfristig	langfristig	zeitpunkt-bezogen	zeitraum-bezogen	Direkt-verkauf	Zwischen-händler
Umsatzerlöse							
Infrastrukturbenützung	384,9	384,9	0,0	0,0	384,9	384,9	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	198,9	198,9	0,0	0,0	198,9	198,9	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	37,4	37,4	0,0	37,4	0,0	37,4	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	169,2	169,2	0,0	46,9	122,3	169,2	0,0
Gesamt	**790,4**	**790,4**	**0,0**	**84,3**	**706,1**	**790,4**	**0,0**

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

Die Mieterlöse über rd. 135,4 Mio. EUR (Vj: rd. 141,1 Mio. EUR) sowie 2020 Umsatzerlöse aus Energielieferungen und Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 0,9 Mio. EUR werden in der obigen Tabelle nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

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

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 55% (Vj: rd. 55%) Personalkosten, rd. 28% (Vj: rd. 26%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 17% (Vj: rd. 19%) Sachaufwendungen.

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	52,6	55,5
Übrige sonstige betriebliche Erträge	29,8	31,6
Gesamt	**2.052,9**	**2.103,9**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*0,6*	*0,1*

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

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Materialaufwand	108,4	86,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	380,3	352,2
davon Instandhaltungsaufwendungen	*308,0*	*287,2*
Gesamt	**488,7**	**439,0**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*105,4*	*97,6*

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 74,3 Mio. EUR (Vj: rd. 61,0 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 9,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,3 Mio. EUR).

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

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	968,0	966,2
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	242,4	243,3
Aufwendungen für Abfertigungen	8,0	9,0
Aufwendungen für Altersversorgung	3,3	10,0
Gesamt	**1.221,6**	**1.228,5**

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

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

			Veränderung		Durchschnitt	
Anzahl Mitarbeiter:innen	31.12.2021	31.12.2020	Stichtag	in %	2021	2020
Angestellte	5.076	4.670	406	9%	4.913	4.513
Arbeiter:innen	3.319	3.049	270	9%	3.237	2.904
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	8.517	9.358	-841	-9%	8.920	9.718
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	**16.912**	**17.077**	**-165**	**-1%**	**17.070**	**17.135**
Lehrlinge	1.523	1.532	-9	-1%	1.374	1.394
Gesamt mit Lehrlingen	**18.435**	**18.609**	**-174**	**-1%**	**18.444**	**18.529**

			Veränderung		Durchschnitt	
Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2021	31.12.2020	Stichtag	in %	2021	2020
Angestellte	4.963,6	4.569,0	394,6	9%	4.799,0	4.414,9
Arbeiter:innen	3.309,0	3.039,5	269,5	9%	3.227,1	2.896,1
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	8.352,7	9.184,4	-831,7	-9%	8.753,6	9.509,2
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	**16.625,3**	**16.792,9**	**-167,6**	**-1%**	**16.779,7**	**16.820,2**
Lehrlinge	1.523,0	1.532,0	-9,0	-1%	1.373,8	1.393,7
Gesamt mit Lehrlingen	**18.148,3**	**18.324,9**	**-176,6**	**-1%**	**18.153,5**	**18.213,9**

9. Abschreibungen

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	964,2	955,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	42,4	41,0
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	4,1	4,2
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-149,8	-159,8
Abschreibung Gesamt	**860,8**	**840,5**

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

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

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	91,9	89,2
Büroerfordernisse	58,6	48,9
Betriebliche Steuern	38,3	41,9
Verluste aus Anlagenabgängen	32,5	29,0
Holdingumlage	18,8	17,7
Reisegebühren	15,6	15,4
Aus- und Fortbildung	5,5	4,2
Übrige	84,8	72,9
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	**346,0**	**319,2**
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,5	11,1
Gesamt	**346,5**	**330,3**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*140,7*	*114,4*

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

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere die Kosten für kurzfristige Mietverhältnisse bzw. Mietverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert sowie Lizenzaufwendungen, Aufwandsentschädigungen, Versicherungen, Schadensfälle, Marketing- und Werbekosten, die Anmietung von Personal, Zahlungen an verbundene Unternehmen für Beförderungsleistungen an Mitarbeiter:innen sowie Betriebsküchen.

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

	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	363	363
Andere Bestätigungsleistungen	48	97
Sonstige Leistungen	32	85
Gesamt	**443**	**545**

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde im Geschäftsjahr 2021 wie im Vorjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden im Geschäftsjahr 2021 und 2020 die Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung im Konzernlagebericht und des Jahresfinanzberichts im XHTML-Format verrechnet.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

Zinsergebnis	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Zinserträge	16,7	10,4
Zinsaufwendungen	-427,1	-489,7
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*-0,7*	*-0,5*
Gesamt	**-410,4**	**-479,3**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*-0,7*	*-0,5*

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

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 535,2 Mio. EUR (Vj: rd. 596,5 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 362,8 Mio. EUR (Vj: rd. 416,8 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 105,4 Mio. EUR (Vj: rd. 112,9 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und mit rd. 39,3 Mio. EUR (Vj: rd. 39,0 Mio. EUR) auf die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 108,1 Mio. EUR (Vj: rd. 106,8 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14).

Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 14,4 Mio. EUR (Vj: rd. 16,5 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR).

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

Sonstiges Finanzergebnis	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Sonstige Finanzerträge	28,4	9,1
davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen	*7,2*	*8,7*
Sonstige Finanzaufwendungen	-9,0	-11,5
davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen	*-7,2*	*-8,6*
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*-1,0*	*-1,1*
Gesamt	**19,4**	**-2,4**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*-1,0*	*-1,1*

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

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

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,7	-0,9
Latenter Steueraufwand/-ertrag	77,1	8,1
Ertragsteuern	**76,4**	**7,2**

Die 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 36 (Ereignisse nach dem Bilanzstichtag) verwiesen.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	66,2	59,5
Bilanzansätze zum 01.01.	**66,2**	**59,5**
Veränderung latenter Steuer		
im sonstigen Ergebnis erfasst	*-70,1*	*-1,4*
im erwirtschafteten Ergebnis erfasst (IFRS 16)	*0,0*	*0,0*
erfolgswirksam erfasst	*77,1*	*8,1*
Bilanzansätze zum 31.12.	**73,2**	**66,2**
davon latente Steueransprüche	*73,2*	*66,2*
davon latente Steuerschulden	*0,0*	*0,0*

Latente Steuern, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, resultieren im Wesentlichen aus Wertunterschieden zwischen IFRS-Buchwerten und Steuerbemessungsgrundlagen im Bereich der Rücklagen aus Stromderivaten sowie versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten gemäß IAS 19.

Die latenten Steuern sind angesichts der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 48,8 Mio. EUR (Vj: rd. 52,7 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die wesentlichen kurzfristigen aktiven latenten Steuern betreffen die Vorräte in Höhe von rd. 7,6 Mio. EUR (Vj: rd. 4,8 Mio. EUR) und die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 76,3 Mio. EUR (Vj: rd. 13,3 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2022 voraussichtlich verwendet werden können. Diesen stehen kurzfristige passive latente Steuern resultierend im Wesentlichen aus Stromderivaten in Höhe von rd. -59,5 Mio. EUR (Vj: rd. -4,6 Mio. EUR) gegenüber.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern und den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern.

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	10,9	10,2
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	122,8	101,8
IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil	**133,7**	**112,0**
Konzernsteuersatz	*25%*	*25%*
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-33,4	-28,0
Beteiligungserträge	10,0	7,0
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	99,9	28,1
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	0,0 *)	0,0 *)
Steuern vom Einkommen	**76,4**	**7,2**
Effektiver Körperschaftsteuersatz	**-57,1%**	**-6,4%**

*) Kleinstbeträge.

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -57,1% (Vj: -6,4%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen sowie sonstiger aktiver Steuerlatenzen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2021 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, die eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

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

	latente Steuer-		**latente Steuer-**	
	ansprüche	**schulden**	**ansprüche**	**schulden**
in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2020
Vermögenswerte				
Sachanlagen	10,2	-5,9	3,9	-6,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	5,0	-6,0	6,3	-0,3
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-119,7	0,1	-6,0
Vorräte	7,6	0,0	4,8	0,0
	22,8	**-131,6**	**15,1**	**-12,5**
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	5,0	0,0	5,3	0,1
Rückstellungen	0,4	-4,8	0,4	-2,7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	114,7	-72,3	6,1	-2,2
	120,1	**-77,1**	**11,8**	**-4,9**
Steuerliche Verlustvorträge	138,9	0,0	56,7	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	**281,9**	**-208,7**	**83,6**	**-17,4**
Saldierung	-208,7	208,7	-17,4	17,4
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	**73,2**	**0,0**	**66,2**	**0,0**

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

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 73,2 Mio. EUR (Vj: rd. 66,2 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten und aus der Bilanzierung von Sachverhalten gemäß IFRS 16. Die temporären Unterschiede in den Vorräten resultieren aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung). In den Finanzverbindlichkeiten sind im Wesentlichen die temporären Unterschiede aus den Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 abgebildet.

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 1.996,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.152,2 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 1.440,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.930,8 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Auf temporäre Differenzen in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR (Vj: rd. 14,6 Mio. EUR) aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

Die Gliederung der Sachanlagen, die Veränderungen im Geschäftsjahr und die Entwicklung der Kostenbeiträge zu den Sachanlagen sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Grundstücke und Bauten	Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte übrige Sachanlagen	Anlagen in Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2021								
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2021	*29.510,7*	*93,7*	*436,5*	*10.419,8*	*183,2*	*1,3*	*5.906,6*	*46.551,9*
Zugänge	9,5	2,6	0,0	2,6	8,1	0,0	2.713,3	2.736,1
Abgänge	-162,8	0,0	-29,4	-47,0	-10,8	-0,7	-4,3	-255,0
Umbuchungen	1.052,9	0,0	32,7	375,8	2,3	0,0	-1.537,7	-74,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2021	**30.410,3**	**96,3**	**439,8**	**10.751,2**	**182,8**	**0,6**	**7.077,9**	**48.958,9**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021	*-10.061,5*	*-15,6*	*-303,9*	*-5.991,7*	*-147,6*	*-0,6*	*0,0*	*-16.520,8*
Abschreibungen	-567,5	-8,3	-32,9	-343,4	-11,9	-0,2	0,0	-964,2
Abgänge	116,5	0,0	23,7	40,9	10,3	0,3	0,0	191,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	**-10.512,5**	**-23,9**	**-313,1**	**-6.294,2**	**-149,2**	**-0,5**	**0,0**	**-17.293,3**
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2021	***19.449,2***	***78,1***	***132,6***	***4.428,1***	***35,6***	***0,7***	***5.906,6***	***30.031,1***
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2021	**19.897,8**	**72,4**	**126,7**	**4.457,0**	**33,6**	**0,1**	**7.077,9**	**31.665,6**
Kostenbeiträge 2021								
Stand 01.01.2021	*-9.649,4*	*0,0*	*-5,2*	*-2.945,4*	*-4,9*	*0,0*	*-799,0*	*-13.403,9*
Zugänge	-37,9	0,0	-0,2	-13,7	0,0	0,0	-172,6	-224,4
Abgänge	68,4	0,0	0,0	12,3	0,0	0,0	0,1	80,8
Umbuchungen	-23,2	0,0	0,0	-14,3	0,0	0,0	61,9	24,4
Stand 31.12.2021	**-9.642,1**	**0,0**	**-5,4**	**-2.961,1**	**-4,9**	**0,0**	**-909,6**	**-13.523,1**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021	*5.756,8*	*0,0*	*4,9*	*2.500,0*	*4,4*	*0,0*	*0,0*	*8.266,1*
Abschreibungen	105,0	0,0	0,1	39,3	0,1	0,0	0,0	144,5
Abgänge	-62,9	0,0	0,0	-11,5	0,0	0,0	0,0	-74,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	**5.798,9**	**0,0**	**5,0**	**2.527,8**	**4,5**	**0,0**	**0,0**	**8.336,2**
Kostenbeiträge per 01.01.2021	***-3.892,6***	***0,0***	***-0,3***	***-445,4***	***-0,5***	***0,0***	***-799,0***	***-5.137,8***
Kostenbeiträge per 31.12.2021	**-3.843,2**	**0,0**	**-0,4**	**-433,3**	**-0,4**	**0,0**	**-909,6**	**-5.186,9**
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2021	***15.556,6***	***78,1***	***132,3***	***3.982,7***	***35,1***	***0,7***	***5.107,6***	***24.893,2***
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2021	**16.054,6**	**72,4**	**126,3**	**4.023,7**	**33,2**	**0,2**	**6.168,3**	**26.478,8**

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

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

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

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau" auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" (Erläuterung 19) sowie von oder zu den „Vorräten" (Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte" verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 108,1 Mio. EUR (Vj: rd. 106,8 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,3% (Vj: 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.

Die Anlagen in Bau betragen rd. 6.024,5 Mio. EUR (Vj: rd. 5.084,6 Mio. EUR).

Per 31.12.2021 betrugen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 2.531,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.050,7 Mio. EUR).

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

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 32,5 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 29,0 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. In den Berichtsjahren wurden Entschädigungsbeiträge in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) vereinnahmt.

Kostenbeiträge von Dritten

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

15. Immaterielle Vermögenswerte

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

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs-kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2021				
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2021	*204,7*	*1.489,7*	*55,6*	*1.750,0*
Zugänge	1,6	32,3	80,6	114,5
Abgänge	-2,7	-0,3	-1,0	-4,0
Umbuchungen	16,0	22,8	-37,8	1,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2021	**219,6**	**1.544,5**	**97,4**	**1.861,5**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021	*-144,5*	*-272,3*	*0,0*	*-416,8*
Abschreibungen	-17,9	-24,5	0,0	-42,4
Abgänge	2,6	0,2	0,0	2,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	**-159,8**	**-296,6**	**0,0**	**-456,4**
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2021	***60,2***	***1.217,4***	***55,6***	***1.333,2***
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2021	**59,8**	**1.247,9**	**97,4**	**1.405,1**
Kostenbeiträge 2021				
Stand 01.01.2021	*-33,0*	*-640,9*	*0,0*	*-673,9*
Zugänge	-3,1	-45,2	0,0	-48,3
Umbuchungen	0,5	-0,7	0,0	-0,2
Stand 31.12.2021	**-35,6**	**-686,8**	**0,0**	**-722,4**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021	*25,3*	*105,2*	*0,0*	*130,5*
Abschreibungen	1,7	3,6	0,0	5,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	**27,0**	**108,8**	**0,0**	**135,8**
Kostenbeiträge per 01.01.2021	***-7,7***	***-535,7***	***0,0***	***-543,4***
Kostenbeiträge per 31.12.2021	**-8,6**	**-578,0**	**0,0**	**-586,6**
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2021	***52,5***	***681,7***	***55,6***	***789,8***
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2021	**51,2**	**669,9**	**97,4**	**818,5**

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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für immaterielle Vermögenswerte, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen" ausgewiesen. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 32,1 Jahre (Vj: 33,4 Jahre).

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 4,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und Entwicklungskosten" aktiviert; soweit Prototypen entwickelt werden, erfolgt die Aktivierung unter den Sachanlagen.

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

16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden oder veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie Baurechte unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand 01.01.	*344,6*	*350,6*
Zugänge	13,6	4,8
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	11,1	0,0
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	3,1	2,0
Abgänge zu Anschaffungskosten	-7,2	-7,7
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	2,5	-5,1
Stand 31.12.	**367,7**	**344,6**
Kumulierte Abschreibungen		
Stand 01.01.	*-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) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 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 in beiden Berichtsjahren Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen und an drei (Vj: drei) assoziierten Unternehmen.

	Eigentumsanteil in %	
Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	31.12.2021	31.12.2020
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

	Eigentumsanteil in %	
Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	31.12.2021	31.12.2020
LCA Logistik Center Austria Süd GmbH, A-9586 Fürnitz	50,0	50,0
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,1	43,1
Breitspur Planungsgesellschaft mbH, A-1010 Wien	27,74	25,0

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag beteiligt ist, wird in den folgenden Tabellen dargestellt. Die Tabelle zeigt auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst.

in Mio. EUR	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE 31.12.2021	31.12.2020
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-0,7	-1,1
Zinserträge	0,1	0,1
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,2
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	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
davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	*165,2*	*198,1*
Langfristige Schulden	24,8	43,8
Nettovermögen 100%	**81,1**	**81,1**
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	*40,6*	*40,6*
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	**40,6**	**40,6**

*) Kleinstbetrag.

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

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Bilanzsumme beträgt rd. 27,9 Mio. EUR (Vj: rd. 33,5 Mio. EUR), die Umsatzerlöse betragen rd. 46,7 Mio. EUR (Vj: rd. 50,8 Mio. EUR) und der Jahresüberschuss beträgt rd. 3,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR). Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

Die Bilanzsumme der Breitspur Planungsgesellschaft mbH beträgt rd. 3,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6,5 Mio. EUR), es gab in beiden Berichtsjahren keine Umsatzerlöse und das Jahresergebnis beträgt rd. -2,1 Mio. EUR (Vj: rd. -2,2 Mio. EUR). Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Planung der Weiterführung der 1520-Millimeter-Breitspur-Schieneninfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Im Jänner 2021 kam es zu einer Erhöhung der Anteile um 2,74 % auf 27,74%, nachdem nicht alle Eigentümer im gleichen Ausmaß bei einer Kapitalerhöhung teilgenommen haben.

Per 31.12.2020 wurde die LCA Logistik Center Austria Süd GmbH erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR, der ergebnismindernd ausgewiesen wird. Die Bilanzsumme beträgt rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR), es gab in beiden Berichtsjahren keine Umsatzerlöse und das Jahresergebnis beträgt rd. -0,4 Mio. EUR (Vj: rd. -0,2 Mio. EUR). Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Standortentwicklung eines Dry Ports (Außenstelle des Hafens Triest) in Fürnitz, Kärnten.

Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Stand 01.01.	*12,5*	*9,4*
Zugang Erstkonsolidierung nach der Equity-Methode	0,0	0,1
Ausschüttungen	-3,1	0,0
Anteil am Ergebnis	0,6	1,1
Übrige Änderungen	-0,1	1,9
Stand 31.12.	**9,9**	**12,5**

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2021 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	0,8	0,8
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	0,0	27,0	27,0
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*0,0*	*6,6*	*6,6*
Übrige finanzielle Vermögenswerte	392,4	164,5	556,9
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*1,9*	*0,0*	*1,9*
Gesamt	**392,4**	**192,3**	**584,7**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*1,9*	*6,6*	*8,5*
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	*4,5*	*100,6*	*105,1*

2020 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	0,7	0,7
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	0,0	24,8	24,8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*0,0*	*7,3*	*7,3*
Übrige finanzielle Vermögenswerte	31,0	73,6	104,6
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*1,6*	*0,0*	*1,6*
Gesamt	**31,0**	**99,1**	**130,1**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*1,6*	*7,3*	*8,9*
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	*12,7*	*92,5*	*105,2*

Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 35 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß Hierarchiestufe 3 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen mit rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiteres sind im Ausmaß von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,3 Mio. EUR) Forderungen aus weiterverrechneten Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB- Konzerns resultierend aus der Beendigung einer Leasingtransaktion enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) langfristige Darlehen und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Des Weiteren wurden übrige finanzielle Vermögenswerte von rd. 24,2 Mio. EUR (Vj: 21,9 Mio. EUR) zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter den Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten. Außerdem sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 194,5 Mio. EUR (Vj: rd. 14,2 Mio. EUR), welche in keiner Hedge-Beziehung stehen und über rd. 284,3 Mio. EUR (Vj: rd. 10,0 Mio. EUR), welche in einer Hedge-Beziehung stehen sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 51,5 Mio. EUR (Vj: rd. 56,8 Mio. EUR) enthalten.

Wertberichtigungen

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

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2021 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust)		Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko"	AAA bis A	55,2	0,0	**)	55,2
Einstufung „mittleres Risiko"	BBB bis B	49,9	0,0	**)	49,9
Einstufung „zweifelhaft"	CCC bis C	0,0	0,0		0,0
Einstufung „Verlust"	D	0,0	0,0		0,0
Gesamtexposure		**105,1**	**0,0**		**105,1**

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

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2020 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust)		Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko"	AAA bis A	62,3	0,0	**)	62,3
Einstufung „mittleres Risiko"	BBB bis B	42,9	0,0	**)	42,9
Einstufung „zweifelhaft"	CCC bis C	0,0	0,0		0,0
Einstufung „Verlust"	D	0,0	0,0		0,0
Gesamtexposure		**105,2**	**0,0**		**105,2**

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

Die Wertberichtigung und die Bruttowerte für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten sind wie folgt:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12. in Mio. EUR	2021		2020
Bruttobuchwert	105,1		105,2
Wertberichtigung	0,0	*)	0,0
davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust	*0,0*	*)	*0,0*
Buchwert	**105,1**		**105,2**

*) Kleinstbetrag.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden

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

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Stand 01.01.	*0,1*	*0,1*
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	0,0	0,1
Zugänge (Veräußerungsgruppe)	35,5	0,0
Abgänge durch Veräußerung	0,0	-0,1
Stand 31.12.	**35,6**	**0,1**
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen	*35,6*	*0,1*

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	34.519,7
Immaterielle Anlagen	52,5
Latente Steueransprüche	364,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	562,6
Sonstige Forderungen	13,1
Vermögenswerte im Zusammenhang mit der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	**35.512,6**
Finanzverbindlichkeiten	24.930,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	155,0
Sonstige Verbindlichkeiten	11,9
Schulden im Zusammenhang mit der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	**25.097,4**

Bei den übrigen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten mit einem Wert von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) 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-Infrastruktur-Konzern hat insgesamt Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 3,9 Mio. EUR (Vj: rd. 14,5 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 11.02.2021 wurde nach dem Bilanzstichtag 31.12.2020 ein Grundstück mit einem Buchwert von rd. 2 TEUR zum Verkauf um einen Verkaufspreis von rd. 7,0 Mio. EUR bestimmt. Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2021 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf 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	173,6	0,0	173,6
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*66,3*	*0,0*	*66,3*
davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)	*18,7*	*0,0*	*18,7*
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	283,3	89,3	372,6
davon Finanzinstrumente	*42,2*	*0,2*	*42,4*
Gesamt	**456,9**	**89,3**	**546,2**

31.12.2020 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	186,7	0,0	186,7
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*41,4*	*0,0*	*41,4*
davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)	*11,7*	*0,0*	*11,7*
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	303,5	102,7	406,2
davon Finanzinstrumente	*92,3*	*0,0*	*92,3*
Gesamt	**490,2**	**102,7**	**592,9**

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 2,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3,7 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Vertragsvermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist.

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte von rd. 91,5 Mio. EUR (Vj: rd. 105,8 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 40,9 Mio. EUR (Vj: rd. 44,7 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 141,0 Mio. EUR (Vj: rd. 113,9 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 30,5 Mio. EUR (Vj: rd. 32,3 Mio. EUR) sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 12,4 Mio. EUR (Vj: rd. 23,6 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 14,4 Mio. EUR (Vj: rd. 54,1 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
in Mio. EUR	2021	2020	2021	2020
Stand 01.01.	*20,1*	*9,8*	*0,4*	*0,6*
Verbrauch	-0,7	-0,8	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	0,5	11,1	0,0	-0,2
Stand 31.12.	**20,0**	**20,1**	**0,4**	**0,4**

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

Ausfallsrisiko in Mio. EUR	2021	2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	193,6	206,9
Sonstige Forderungen	42,8	92,5
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	**236,4**	**299,5**
abzüglich Wertminderung	20,4	20,5
Buchwert	**216,0**	**279,0**

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

31.12.2021 Analyse des Ausfallsrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert-berichtigung	Brutto-Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert-berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto-Buchwert
nicht überfällig	157,9	0,7	157,2	0,3	0,2%	156,9
bis 90 Tage überfällig	5,5	0,3	5,1	0,3	5,2%	4,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,1	0,3	0,8	0,2	32,4%	0,5
180 bis 360 Tage überfällig	3,8	1,0	2,8	1,0	35,1%	1,8
über 360 Tage überfällig	25,3	14,7	10,6	1,1	10,3%	9,5
Gesamtexposure	**193,6**	**17,1**	**176,5**	**2,9**	**1,7%**	**173,6**

31.12.2020 Analyse des Ausfallsrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert-berichtigung	Brutto-Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert-berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto-Buchwert
nicht überfällig	170,0	0,1	169,8	0,4	0,3%	169,4
bis 90 Tage überfällig	12,9	1,0	11,9	1,0	8,3%	10,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,3	0,2	1,1	0,0	0,0%	1,1
180 bis 360 Tage überfällig	4,7	0,6	4,2	1,9	45,6%	2,3
über 360 Tage überfällig	18,0	14,7	3,3	0,3	7,9%	3,1
Gesamtexposure	**206,9**	**16,6**	**190,3**	**3,6**	**1,9%**	**186,7**

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

31.12.2021 **Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR**	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko"	AAA bis A	38,2	0,0 **)	0,0%	38,2
Einstufung „mittleres Risiko"	BBB bis B	0,4	0,0	0,3%	0,4
Einstufung „zweifelhaft"	CCC bis C	0,4	0,4	100%	0,0
Einstufung „Verlust"	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		**39,0**	**0,4**	**0,9%**	**38,6**

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

31.12.2020 **Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR**	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko"	AAA bis A	86,0	0,0 **)	0,1%	86,0
Einstufung „mittleres Risiko"	BBB bis B	0,4	0,0	2,4%	0,4
Einstufung „zweifelhaft"	CCC bis C	0,4	0,4	100%	0,0
Einstufung „Verlust"	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		**86,8**	**0,4**	**0,5%**	**86,4**

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

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Vorräte	91,7	75,6
abzüglich Wertberichtigungen	-0,9	-0,5
Gesamt	**90,8**	**75,1**
davon Verwertungsobjekte	*56,4*	*42,4*

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Herstellungs- und Vertriebskosten ermittelt.

Die Vorräte umfassen Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs sowie Verwertungsobjekte. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden wie im Vorjahr nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienten. 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 Wertminderungen des Berichtsjahres 2021 betragen rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 56,4 Mio. EUR (Vj: rd. 42,4 Mio. EUR) sind rd. 43,6 Mio. EUR (Vj: rd. 25,1 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Kassenbestand	0,0*)	0,0*)
Guthaben bei Kreditinstituten	1,7	0,1
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	30,4	50,2
Gesamt	**32,1**	**50,3**

*) Kleinstbetrag.

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Nähere Angaben zum Finanzmittelfonds gemäß Geldflussrechnung werden in Erläuterung 34 gemacht.

23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Grundkapital

Das Grundkapital der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt unverändert 500,0 Mio. EUR und ist zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in 100.000 Namensaktien unterteilt. Sämtliche Anteile werden von der ÖBB-Holding AG gehalten.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Infrastruktur AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

Die nachstehende Tabelle zeigt 100% der Finanzinformationen zur WS Service GmbH, jener Tochtergesellschaft des Konzerns mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (49%).

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,4	0,5
Kurzfristige Vermögenswerte	4,7	4,1
Langfristige Schulden	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	3,5	3,2
Nettovermögen	**1,6**	**1,4**
Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)	**0,8**	**0,7**
Umsatzerlöse	11,2	10,9
Gewinn	1,2	0,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**1,2**	**0,9**
Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn	*0,6*	*0,5*
Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis	*0,0*	*0,0*
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,7	1,7
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,1	-0,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,9	-0,6
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**0,7**	**0,9**

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit.

Die Cashflow-Hedge-Rücklage entwickelt sich wie folgt:

	Cashflow-Hedge-Rücklage	
in Mio. EUR	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
Stand 01.01.2020	*2,4*	*-0,8*
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	5,3	-1,8
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-1,1	0,4
Stand 31.12.2020 = 01.01.2021	**6,6**	**-2,2**
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	247,7	-82,6
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-37,4	12,5
Stand 31.12.2021	**216,9**	**-72,3**

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 9,5 Mio. EUR (Vj: rd. 9,4 Mio. EUR) in der Position „Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne" ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

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

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2021 **in Mio. EUR**	bis 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	14,8	378,0	3.552,9	3.945,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,6	47,5	41,4	97,5
davon aus IFRS 16	*8,6*	*6,7*	*61,8*	*77,1*
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*0,0*	*0,2*	*0,7*	*0,9*
Übrige Finanzverbindlichkeiten	909,0	397,2	8.802,1	10.108,3
davon gegenüber dem Bund (OeBFA)	*0,0*	*350,0*	*8.736,8*	*9.086,8*
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*541,1*	*0,0*	*0,0*	*541,1*
Gesamt	**2.431,0**	**5.375,1**	**16.722,9**	**24.529,0**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*541,1*	*0,2*	*0,7*	*542,0*

2020 **in Mio. EUR**	bis 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	6,9	211,9	3.653,8	3.872,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,3	46,4	46,2	100,9
davon aus IFRS 16	*8,3*	*28,9*	*46,2*	*83,4*
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*0,0*	*0,2*	*0,7*	*0,9*
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.587,6	42,3	5.763,3	7.393,2
davon gegenüber dem Bund (OeBFA)	*400,0*	*0,0*	*5.690,9*	*6.090,9*
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*959,9*	*0,0*	*0,0*	*959,9*
Gesamt	**2.652,9**	**5.316,7**	**14.817,7**	**22.787,3**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*959,9*	*0,2*	*0,7*	*960,8*

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen sowie gegenüber dem Bund in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA).

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.843,4 Mio. EUR (Vj: rd. 3.845,7 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 10.322,0 Mio. EUR (Vj: rd. 11.370,6 Mio. EUR). Weiteres sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 10.325,0 Mio. EUR (Vj: rd. 11.375,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 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 unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 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.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) sowie aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 von rd. 77,1 Mio. EUR (Vj: rd. 83,4 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 24,2 Mio. EUR (Vj: rd. 21,9 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 10.108,3 Mio. EUR (Vj: rd. 7.393,2 Mio. EUR) betreffen mit einem Buchwert von rd. 9.086,8 Mio. EUR (Vj: rd. 6.090,9 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA). Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: 400,0 Mio. EUR) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt ab dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle

bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Die Konditionen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	0,500%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	6,250%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 bis 2034	2,400%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 bis 2047	1,500%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 bis 2086	1,500%	1,7704%
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 2027	0,500%	-0,6150%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2028	0,750%	-0,2800%
850.000.000,00	EUR	2021 bis 2031	0,000%	-0,1751%
1.066.000.000,00	EUR	2021 bis 2036	0,250%	0,3106%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2037	4,150%	0,1210%
370.000.000,00	EUR	2021 bis 2051	0,750%	0,3102%
125.000.000,00	EUR	2021 bis 2071	0,700%	0,7786%
25.000.000,00	EUR	2021 bis 2086	1,500%	0,7750%
8.436.250.000,00	**EUR**	**Gesamt**		

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 565,8 Mio. EUR (Vj: rd. 959,6 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 188,9 Mio. EUR (Vj: rd. 201,3 Mio. EUR) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 175,0 Mio. EUR (Vj: rd. 21,7 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

In beiden Geschäftsjahren hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der aufgrund der Wahrscheinlichkeiten ermittelte Erwartungswert rückgestellt.

26.1. Personalrückstellungen

	31.12.2021 in Mio. EUR	31.12.2020 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	36,9	35,9
Pensionen	1,1	1,2
Jubiläumsgelder	132,9	136,1
Gesamt	**170,9**	**173,1**

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

	31.12.2021	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 und Gehaltsrisiko.

Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen der begünstigten Arbeitnehmer:innen zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener Dienstnehmer:innen, die nicht Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, und richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2021 und 2020 rd. 5,5 Mio. EUR bzw. rd. 4,8 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechtigte Mitarbeiter:innen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erbberechtigten der Mitarbeiter:innen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellung in den beiden Berichtsjahren:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung zum 01.01.	*35,9*	*33,3*
Dienstzeitaufwand	1,5	1,5
Zinsaufwand	0,4	0,5
Im Periodenergebnis erfasst	**1,9**	**2,0**
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	0,0	1,7
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,1	-0,2
Im sonstigen Ergebnis erfasst	**0,1**	**1,5**
Abfertigungszahlungen	-0,8	-0,9
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	-0,2	0,0
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	**36,9**	**35,9**

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR werden in 2022 in Höhe von rd. 12,0 Mio. EUR in 2023 bis 2027 in Höhe von rd. 24,4 Mio. EUR nach 2027 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 15,7 (Vj: 16,3) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
	in %	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-1,1	-1,2	1,2	1,1
Bezugserhöhung	+/-0,2	1,1	1,1	-1,1	-1,2

Jubiläumsgelder

Mitarbeiter und Mitarbeiter:innen 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, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für Mitarbeiter:innen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung zum 01.01.	*136,1*	*128,5*
Dienstzeitaufwand	6,7	5,8
Zinsaufwand	0,7	1,1
Jubiläumsgeldzahlungen	-10,7	-10,4
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	-0,4	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-1,5	11,0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	2,0	0,1
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	**132,9**	**136,1**

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 9,1 (Vj: 9,0) Jahre.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
	in %	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-2,3	-2,4	2,5	2,5
Bezugserhöhung	+/-0,2	2,4	2,4	-2,3	-2,3

Pensionen

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2021 und 2020 auf rd. 3,2 Mio. EUR bzw. rd. 9,9 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, 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	Verbrauch	Auflösung	Zinseffekte	Zuführung	Stand 31.12.2021
Umweltschutzmaßnahmen	34,5	-1,3	-0,4	0,0	0,8	33,6
Stilllegungskosten	42,0	0,0	-10,5	0,0	0,0	31,5
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	22,9	-4,9	-1,6	0,0	3,9	20,3
Haftpflichtrenten	2,5	-0,1	-0,1	0,0	0,1	2,4
Übrige sonstige	131,5	-7,7	-5,2	4,5	53,9	177,0
Summe sonstige Rückstellungen	**233,3**	**-14,0**	**-17,8**	**4,5**	**58,7**	**264,7**
davon langfristig	*89,7*					*73,1*

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 Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Die 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 rd. 0,3 Mio. EUR.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Vorsorgen für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,02% (Vj: 0,02%) abgezinst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Vorsorgen für Rechtsstreitigkeiten enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach

unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Insbesondere sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt und Bahnstromnetznutzungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0% bis 0,43% (Vj: 0% bis 0,11%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 73,1 Mio. EUR (Vj: rd. 89,7 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 einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

2021 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	842,3	0,0	842,3
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*54,8*	*0,0*	*54,8*
davon gegenüber Dritten	*787,5*	*0,0*	*787,5*
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,8	20,3	1.326,1
davon Abgrenzung Bundeszuschüsse	*1.104,3*	*0,0*	*1.104,3*
davon Abgrenzungen Personal	*71,7*	*0,0*	*71,7*
davon aus betrieblichen Steuern	*25,4*	*0,0*	*25,4*
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	*17,3*	*0,0*	*17,3*
davon Ertragsteuerumlage	*5,0*	*0,0*	*5,0*
Gesamt	**2.148,1**	**20,3**	**2.168,4**

2020 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	739,1	0,0	739,1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*77,2*	*0,0*	*77,2*
davon gegenüber Dritten	*661,9*	*0,0*	*661,9*
Sonstige Verbindlichkeiten	1.410,7	26,9	1.437,6
davon Abgrenzung Bundeszuschüsse	*1.221,5*	*0,0*	*1.221,5*
davon Abgrenzungen Personal	*68,4*	*0,0*	*68,4*
davon aus betrieblichen Steuern	*22,8*	*0,0*	*22,8*
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	*14,3*	*0,0*	*14,3*
davon Ertragsteuerumlage	*3,6*	*0,0*	*3,6*
Gesamt	**2.149,8**	**26,9**	**2.176,7**

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 64,7 Mio. EUR (Vj: rd. 62,2 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 63,5 Mio. EUR (Vj: rd. 60,4 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 20,7 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

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 Eventualschulden	19,5	20,1
Gesamt	**64,0**	**64,5**

Haftungen aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

Die Haftungen aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrunde liegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über die bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor's von zumindest AA+ auf oder es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Die angegebenen sonstigen Eventualschulden betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 44,5 Mio. EUR (Vj: rd. 44,4 Mio. EUR).

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für Commodities im Namen und auf Rechnung der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein bestimmtes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) **31.12.2021** **in Mio. EUR**	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	584,7	488,6	96,1	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	154,9	154,9	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	42,4	42,4	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,1	0,0	0,0	32,1
Gesamt	**814,1**	**685,9**	**96,1**	**32,1**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*105,2*	*74,8*	*0,0*	*30,4*
Finanzverbindlichkeiten	24.529,0	447,9	23.537,6	543,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	838,9	838,9	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	1.133,1	1.128,5	0,0	4,6
Gesamt	**26.501,0**	**2.415,3**	**23.537,6**	**548,1**
davon gegenüber dem Bund (OeBFA)	*9.086,8*	*0,0*	*9.086,8*	*0,0*
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*596,8*	*56,0*	*0,0*	*540,8*

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) **31.12.2020** **in Mio. EUR**	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	130,1	33,9	96,2	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	175,0	175,0	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,3	92,3	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50,3	0,0	0,0	50,3
Gesamt	**447,7**	**301,2**	**96,2**	**50,3**
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*100,5*	*50,4*	*0,0*	*50,1*
Finanzverbindlichkeiten	22.787,3	306,8	21.516,9	963,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	736,2	736,2	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	1.264,8	1.260,5	0,0	4,3
Gesamt	**24.788,3**	**2.303,5**	**21.516,9**	**967,9**
davon gegenüber dem Bund (OeBFA)	*6.090,9*	*0,0*	*6.090,9*	*0,0*
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*1.038,0*	*78,4*	*0,0*	*959,6*

Weltweit wird eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze vorgenommen, einschließlich des Ersatzes einiger „Interbank Offered Rates" (IBORs) durch alternative, nahezu risikofreie Zinssätze (als „IBOR-Reform" bezeichnet). Es besteht Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Methoden des Übergangs. Der EURIBOR ist weiterhin uneingeschränkt als Referenzzins verwendbar. Dies ermöglicht es den Marktteilnehmern, den EURIBOR weiterhin für bestehende Verträge zu verwenden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit (zumindest bis 2025) als Referenzzinssatz bestehen bleiben wird.

Keiner der aktuellen an EURIBOR-gebundenen Kreditverträge des Konzerns enthält angemessene und robuste Rückfallklauseln für eine Einstellung des Referenzzinssatzes. Verschiedene Industriegruppen arbeiten an entsprechenden Rückfallklauseln für unterschiedliche Instrumente und EURIBORs, die der Konzern gegebenenfalls umsetzen wird. Der Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Industriearbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Als

Reaktion werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-Berater:innen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessensgemeinschaft vorgenommen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2021 in Mio. EUR	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,6	0,0	0,3	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-5,4	5,3	0,1	0,0

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2020 in Mio. EUR	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,7	0,0	0,5	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-9,6	9,6	0,2	-0,2

Zum 31.12.2021 und zum 31.12.2020 bestehen keine Zinsderivate, welche in einer Sicherungsbeziehung designiert waren.

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

Währungssensitive Finanzinstrumente 2021	in Mio. USD
Übrige finanzielle Vermögenswerte	109,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-115,0
Nettofremdwährungsrisiko	**-6,0**

Währungssensitive Finanzinstrumente 2020	in Mio. USD
Übrige finanzielle Vermögenswerte	118,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-125,0
Nettofremdwährungsrisiko	**-7,0**

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern war demnach in beiden Geschäftsjahren nur im geringen Umfang Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

29.2.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und Limitvergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der ÖBB-Holding-Konzern-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Nettoexposure
Gesamtexposure 2021			
Finanzielle Vermögenswerte	584,7	0,0	584,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	174,9	-26,7	148,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	42,8	0,0	42,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,1	0,0	32,1
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	**834,5**	**-26,7**	**807,7**
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	**64,0**	**-44,5**	**19,5**
Gesamtkreditrisiko 31.12.2021	**898,5**	**-71,2**	**827,2**
Gesamtexposure 2020			
Finanzielle Vermögenswerte	130,1	0,0	112,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	195,1	-79,4	115,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,5	0,0	92,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50,3	0,0	50,3
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	**468,2**	**-79,4**	**371,3**
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	**64,5**	**-44,4**	**20,1**
Gesamtkreditrisiko 31.12.2020	**532,7**	**-123,8**	**391,4**

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber). Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanz-verbind-lichkeiten	Derivative finanzielle Verbind-lichkeiten
Anleihen	1.498,6	8.878,9	10.377,5	0,0	10.377,5	10.377,5	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14,8	3.930,9	3.945,7	0,0	3.945,7	3.945,7	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	8,6	88,9	97,5	0,0	97,5	97,5	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	909,0	9.199,3	10.108,3	0,0	10.108,3	9.933,3	175,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	842,3	0,0	842,3	3,4	838,9	838,9	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,8	20,3	1.326,1	193,0	1.133,1	1.133,1	0,0
	4.579,1	**22.118,3**	**26.697,4**	**196,4**	**26.501,0**	**26.326,0**	**175,0**

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbind-lichkeiten	Derivative finanzielle Verbind-lichkeiten
Anleihen	1.050,1	10.370,5	11.420,6	0,0	11.420,6	11.420,6	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	3.865,7	3.872,6	0,0	3.872,6	3.872,6	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	8,3	92,6	100,9	0,0	100,9	100,9	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.587,6	5.805,6	7.393,2	0,0	7.393,2	7.371,5	21,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	739,1	0,0	739,1	2,9	736,2	736,2	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.410,7	26,9	1.437,6	172,8	1.264,8	1.264,8	0,0
	4.802,7	**20.161,3**	**24.964,0**	**175,7**	**24.788,3**	**24.766,6**	**21,7**

		nicht zahlungs-wirksame	**Cashflows 2022 zu zahlungswirk-samen Buchwerten**		**Cashflows 2023-2026 zu zahlungswirk-samen Buchwerten**		**Cashflows 2027ff zu zahlungswirk-samen Buchwerten**	
in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2021	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	3.945,7	0,0	105,1	14,8	402,1	378,0	526,3	3.552,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	97,5	20,4	0,6	8,6	2,1	27,1	1,5	41,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	9.933,4	22,0	65,2	541,1	259,7	378,0	2.860,3	8.796,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	838,9	0,0	0,0	774,2	0,0	64,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.133,1	0,0	0,0	1.133,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	**26.326,1**	**42,4**	**510,5**	**3.970,4**	**1.584,2**	**5.400,2**	**4.365,2**	**16.717,6**

*) 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 31.12.2020	nicht zahlungswirksame Buchwerte 31.12.2020	Cashflows 2021 zu zahlungswirksamen Buchwerten Zinsen *) 2021	Cashflows 2021 zu zahlungswirksamen Buchwerten Tilgung *) 2021	Cashflows 2022-2025 zu zahlungswirksamen Buchwerten Zinsen 2022-2025	Cashflows 2022-2025 zu zahlungswirksamen Buchwerten Tilgung 2022-2025	Cashflows 2026ff zu zahlungswirksamen Buchwerten Zinsen 2026ff	Cashflows 2026ff zu zahlungswirksamen Buchwerten Tilgung 2026ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	11.420,6	0,0	377,7	1.050,1	1.084,1	5.016,1	1.153,0	5.354,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.872,6	0,0	105,3	6,9	410,6	211,9	621,6	3.653,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	100,9	17,5	0,4	8,3	2,2	28,9	1,9	46,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	7.371,5	31,4	47,6	1.360,0	190,3	27,9	2.654,6	5.750,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	736,2	0,0	0,0	674,0	0,0	62,2	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.264,8	0,0	0,0	1.264,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	**24.766,6**	**48,9**	**531,0**	**4.364,1**	**1.687,2**	**5.347,0**	**4.431,1**	**14.805,3**

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2020 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehen. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2021	Cashflows 2022 Zinsen 2022	Cashflows 2022 Tilgung 2022	Cashflows 2023–2026 Zinsen 2023–2026	Cashflows 2023–2026 Tilgung 2023–2026	Cashflows 2027ff Zinsen 2027ff	Cashflows 2027ff Tilgung 2027ff
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	0,9	0,8	0,0	0,0	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
Gesamt	**175,0**	**0,8**	**0,1**	**0,0**	**15,1**	**0,0**	**0,0**
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	19,5	0,0	11,9	0,0	7,6	0,0	0,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	Cashflows 2021 Zinsen 2021	Cashflows 2021 Tilgung 2021	Cashflows 2022–2025 Zinsen 2022–2025	Cashflows 2022–2025 Tilgung 2022–2025	Cashflows 2026ff Zinsen 2026ff	Cashflows 2026ff Tilgung 2026ff
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,2	0,0	9,5	0,0	1,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	19,5	0,0	6,1	0,0	5,0	0,0	0,0
Gesamt	**21,7**	**0,8**	**15,6**	**0,8**	**6,8**	**0,0**	**0,0**
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	20,1	0,0	3,5	0,0	9,9	0,0	6,7

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-Infrastruktur-Konzerns gehen. Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2021 und am 31.12.2020 bestehenden Zinssätze ermittelt.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte ist von folgenden Auszahlungen auszugehen:

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2021	Cashflows 2022	Cashflows 2023–2026	Cashflows 2027ff
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	194,5	81,8	18,1	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	284,3	74,8	115,3	0,0
Gesamt	**478,8**	**156,6**	**133,4**	**0,0**

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	Cashflows 2021	Cashflows 2022–2025	Cashflows 2026ff
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	14,2	67,1	13,7	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	10,0	35,7	74,8	0,0
Gesamt	**24,2**	**102,8**	**88,5**	**0,0**

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.

Bei Cashflow Hedges wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments zunächst im sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasst und zu dem Zeitpunkt, zu dem die erwarteten Zahlungsströme erfolgswirksam werden, in den Gewinn oder Verlust umgegliedert. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwerts des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement/Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bzw. des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) am Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie bis 2019 für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

29.4.1. Cashflow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei als Cashflow Hedge designierten Strom-Forwards designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European-Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Die gesicherte Risikokomponente hat in der Vergangenheit 100% der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts abgedeckt. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge-Beziehung 31.12.2021			Nominal (Kontraktpreis)	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	539	3.273.158	200,7		283,5
davon Laufzeitende 2022	*289*	*1.322.360*	*74,8*	*56,6*	*193,4*
davon Laufzeitende 2023	*203*	*1.353.558*	*84,9*	*62,7*	*79,2*
davon Laufzeitende 2024	*45*	*570.960*	*38,8*	*68,0*	*11,0*
davon Laufzeitende 2025	*2*	*26.280*	*2,2*	*82,6*	*0,1*

Stromderivate in Hedge-Beziehung 31.12.2020			Nominal (Kontraktpreis)	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	131	2.665.512	121,8		9,8
davon Laufzeitende 2021	*49*	*1.017.432*	*45,2*	*44,4*	*3,9*
davon Laufzeitende 2022	*60*	*1.140.000*	*52,9*	*46,4*	*4,1*
davon Laufzeitende 2023	*22*	*508.080*	*23,7*	*46,7*	*1,8*

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des European-Energy-Exchange-Settlement-Preises wird ein hypothetisches Derivat gebildet.

Ineffektivitäten können sich daraus ergeben, dass den abgeschlossenen Beschaffungsgeschäften unter Umständen andere Lastprofile zugrunde liegen und sich im Rahmen der Kaskadierung und Profilierung Mengenabweichungen ergeben können, da sich das hypothetische Derivat in diesem Fall nicht ändert. Des Weiteren können Ineffektivitäten auftreten, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der ÖBB-Infrastruktur AG abweicht. Darüber hinaus kann es aufgrund von Verringerungen der Planeinkaufsmenge zu einer kurzfristigen Übersicherung kommen, die sich jedoch im Zeitablauf wieder ausgleicht.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen, 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	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
Stand 31.12.2019	*-1,0*	*4,2*	*3,2*	*0,8*	*2,4*
Bahnstrom	6,5	0,0	6,5	1,6	4,8
Betriebsanlagen	0,6	0,0	0,6	0,2	0,5
Betriebsanlagen geschlossen	1,1	-1,1	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2020	2,8	-4,2	-1,5	-0,4	-1,1
Stand 31.12.2020	**9,8**	**-1,1**	**8,8**	**2,2**	**6,6**
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. 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 Laufzeitende	Anzahl Forwards Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Forwards Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	403	99,7	73	109,6
davon Laufzeitende 2022	*381*	*81,4*	*61*	*81,3*
davon Laufzeitende 2023	*20*	*17,3*	*11*	*28,0*
davon Laufzeitende 2024	*2*	*1,0*	*1*	*0,3*

	31.12.2020			
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	Anzahl Forwards Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Forwards Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	95	87,5	101	82,0
davon Laufzeitende 2021	*76*	*62,9*	*91*	*72,5*
davon Laufzeitende 2022	*18*	*24,2*	*9*	*7,4*
davon Laufzeitende 2023	*1*	*0,4*	*1*	*2,0*

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den

Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt auf die Erhaltung einer hervorragenden Bonitätseinstufung ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarung mit der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, welche die Verschuldung messen und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Grundsätzlich wird der Finanzierungsbedarf im jährlich stattfindenden Planungsprozess ermittelt, wobei die Tilgungen der nächsten Jahre, die geplanten Investitionen, die vom Bund geleisteten Zuschüsse sowie der operative Cashflow berücksichtigt werden. Der sich daraus ergebende Finanzierungsbedarf wird kurzfristig über Kreditlinien bzw. den konzerninternen Cashpool sowie langfristig durch externe Finanzierungen gedeckt. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2021 rd. 1.736,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.439,5 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non-Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non-Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente. Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der Position Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Cash) und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt beobachtbar sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 12.146,7 Mio. EUR (Vj: rd. 13.911,8 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 12.146,7 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 begeben wurden, beträgt rd. 58,6 Mio. EUR (Vj: rd. 55,7 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	FVtPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungskosten	Cash	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	192,3	0,0	192,3	0,8	0,0	100,6	0,0	90,9	192,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	89,3	89,1	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	392,4	0,0	392,4	0,0	194,5	4,5	0,0	193,4	392,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	173,6	18,7	154,9	0,0	0,0	154,9	0,0	0,0	154,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	283,3	241,1	42,2	0,0	0,0	42,2	0,0	0,0	42,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,1	0,0	32,1	0,0	0,0	0,0	32,1	0,0	32,1
Summe Buchwert je Kategorie				**0,8**	**194,5**	**302,4**	**32,1**	**284,3**	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	22.098,0	0,0	22.098,0	22.024,2	4,6	0,7	68,5	25.826,5
Sonstige Verbindlichkeiten	20,3	20,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.431,0	0,0	2.431,0	2.252,7	169,7	0,0	8,6	2.464,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	842,3	3,4	838,9	838,9	0,0	0,0	0,0	838,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,8	172,7	1.133,1	1.133,1	0,0	0,0	0,0	1.133,1
Summe Buchwert je Kategorie				**26.248,9**	**174,3**	**0,7**	**77,1**	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	FVtPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungs-kosten	Cash	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	99,1	0,0	99,1	0,7	0,0	92,5	0,0	5,9	121,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	102,7	102,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	31,0	0,0	31,0	0,0	14,2	12,7	0,0	4,1	31,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	186,7	11,7	175,0	0,0	0,0	175,0	0,0	0,0	175,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	303,5	211,2	92,3	0,0	0,0	92,3	0,0	0,0	92,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50,3	0,0	50,3	0,0	0,0	0,0	50,3	0,0	50,3
Summe Buchwert je Kategorie				**0,7**	**14,2**	**372,5**	**50,3**	**10,0**	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	20.134,4	0,0	20.134,4	20.052,8	6,3	0,2	75,1	26.429,0
Sonstige Verbindlichkeiten	26,9	26,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.652,9	0,0	2.652,9	2.629,4	15,2	0,0	8,3	2.667,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	739,1	2,9	736,2	736,2	0,0	0,0	0,0	736,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.410,7	145,9	1.264,8	1.264,8	0,0	0,0	0,0	1.264,8
Summe Buchwert je Kategorie				**24.683,2**	**21,5**	**0,2**	**83,4**	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Gemäß den Regelungen des IFRS 7.13C sind die in der Bilanz tatsächlich durchgeführten Saldierungen und potenziellen Aufrechnungsbeträge darzustellen. Da keine Vereinbarungen betreffend tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartnern dargestellt:

per 31.12.2021 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

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Konzern-Bilanz

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IFRS 9 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen zusammen.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis, unterteilt nach Bewertungsklassen, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

	Ergebnis aus der Folgebewertung						
31.12.2021 in Mio. EUR	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	5,9	0,0	7,2	0,0	0,0	0,0	-1,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	3,1	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,3
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-410,9	0,0	-7,2	0,0	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 10,8 Mio. EUR saldiert.

31.12.2020 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Ergebnis aus der Folgebewertung zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	6,9	0,0	-8,6	0,0	0,0	0,0	-1,1
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-479,8	0,0	8,7	0,0	0,0	0,0	0,0

*) 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" schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 5,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6,9 Mio. EUR).

Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 11,1 Mio. EUR) sind nicht im Nettofinanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte Buchwerte 31.12.2021	Vermögenswerte Buchwerte 31.12.2020	Schulden Buchwerte 31.12.2021	Schulden Buchwerte 31.12.2020
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,9	2,0
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	194,5	14,2	168,8	15,1
Cashflow Hedges	284,3	10,0	0,7	0,2
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,6	4,4
Summe	**478,8**	**24,2**	**175,0**	**21,7**

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung betreffen Swaps im Zusammenhang mit einer Cross-Border-Leasing-Transaktion.

29.7. Fair Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2021 in Mio. EUR	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	284,3	0,0	284,3
Derivate Handelsbestand	194,5	0,0	194,5
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,8	0,8
Finanzielle Vermögenswerte	**478,8**	**0,8**	**479,6**
Derivate unter Hedge Accounting	0,7	0,0	0,7
Derivate Handelsbestand	174,3	0,0	174,3
Finanzielle Schulden	**175,0**	**0,0**	**175,0**

31.12.2020 in Mio. EUR	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	10,0	0,0	10,0
Derivate Handelsbestand	14,2	0,0	14,2
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,7	0,7
Finanzielle Vermögenswerte	**24,2**	**0,7**	**24,9**
Derivate unter Hedge Accounting	0,2	0,0	0,2
Derivate Handelsbestand	21,5	0,0	21,5
Finanzielle Schulden	**21,7**	**0,0**	**21,7**

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.
Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet.
Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB-Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrene 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 und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Davon sind rd. 4.100 (Vj: rd. 4.300) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2022 und 2112 (Vj: 2021 und 2112) enden, und innerhalb des ÖBB-Konzerns 60 (Vj: 113) Verträge, die zwischen 2022 und 2114 (Vj: 2021 und 2114) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Operatives Leasing

Die Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

31.12.2021 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	615,8	45,2	113,4	457,2
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*84,7*	*1,4*	*4,5*	*78,8*
Fahrpark	8,5	3,7	4,7	0,1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*7,6*	*3,4*	*4,1*	*0,1*

31.12.2020 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	537,0	45,8	108,1	383,1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*82,6*	*1,2*	*4,2*	*77,2*
Fahrpark	9,4	3,9	5,4	0,1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	*8,5*	*3,4*	*5,0*	*0,1*
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,0	0,1	0,2

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2021 rd. 7,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Finanzierungsleasing

Der Konzern hat kein Finanzierungsleasing als Leasinggeber.

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude. Die Leasingverträge haben eine maximale Laufzeit bis 2039. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Für den 31.12.2021 in Mio. EUR	Mindestleasing-zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2022	9,2	-0,6	8,6
2023 bis 2026	8,7	-2,0	6,7
nach 2026	63,3	-1,5	61,8
Summe	**81,2**	**-4,1**	**77,1**

Für den 31.12.2020 in Mio. EUR	Mindestleasing-zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2021	9,0	-0,7	8,3
2022 bis 2025	31,1	-2,2	28,9
nach 2025	48,1	-1,9	46,2
Summe	**88,2**	**-4,8**	**83,4**

In der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2021	2020
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	0,7	0,7
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	0,7	0,7
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	0,4	0,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	8,5	8,2

In der Konzern-Geldflussrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2021	2020
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	9,3	9,0
davon Tilgungsanteil	*8,6*	*8,3*
davon Zinsanteil	*0,7*	*0,7*

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse setzen sich aus Zinsen und Tilgung zusammen, wobei die Tilgungen im Finanzierungs- und die Zinsen im operativen Cashflow dargestellt sind. Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringen Werten werden im operativen Cashflow dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

Zum 31.12.2021 bereits abgeschlossene Leasingverträge

Der ÖBB-Infrastruktur-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 Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2021 nur mehr eine Transaktion Gültigkeit hat.

Die noch bestehende CBL-Transaktion der ÖBB-Infrastruktur AG ist über Subleases an die ÖBB-Produktion GmbH sowie die ÖBB-Personenverkehr AG überbunden. Bei der CBL-Transaktion handelt es sich um eine Sale-and-Lease-back-Transaktion. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Infrastruktur AG zurück.

Zahlungsverpflichtungen wie Leasingraten und die der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Bilanzielle Behandlung

Das wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern. Sämtliche den ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Innenverhältnis betreffenden Transaktionen sind ausgelaufen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesellschaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing". Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Da dies nicht zutrifft, fallen diese CBL-Transaktionen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 16.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen (verknüpfte Transaktionen) und daher nicht bilanziert werden.

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die in Vorjahren zur Sanierung eines Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie „Fremdkapitalinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten" zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und bei den US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2021 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR). Aus der Beendigung einer Leasingtransaktion bestehen Ansprüche gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,3 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2021 rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR). Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallswahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der

Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Es bestehen Wertberichtigungen in Höhe von rd. 0,01 Mio. EUR (Vj: 0,01 Mio. EUR) auf Veranlagungen.

Behandlung von Transaktionen ohne gesonderten wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Bei Transaktionen, die keine wirtschaftliche Gehalt hatten und infolgedessen auch nicht als Leasingverhältnis zu bilanzieren waren, wurden keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2021 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 Ausbauvorhaben 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-Infrastruktur-Konzerns oder des ÖBB-Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen mit eventuellen

Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und Mitglieder der Geschäftsführungen und der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 19,6 Mio. EUR [Vj: rd. 12,9 Mio. EUR], Aufwendungen in Höhe von rd. 90,0 Mio. EUR [Vj: rd. 71,6 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG getätigt. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und unter 1% der Umsatzerlöse.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Nachfolgend wird auf das Volumen der Transaktionen zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und nahestehenden Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende eingegangen:

	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
in Mio. EUR	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Verkauf von Waren/Dienstleistungen	108,0	138,7	393,6	327,6	0,0	0,0	170,3	192,6
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen	46,3	74,4	62,8	24,5	0,0	0,0	137,0	113,1
Forderungen aus Lieferung und Leistung	3,9	6,4	35,0	6,9	0,0	0,0	27,4	28,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	6,9	7,6	0,0	0,0	1,6	1,3
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	8,8	31,4	16,6	3,2	0,0	0,0	29,5	42,6
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3	0,3	541,6	960,5

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betrugen rd. 2,9 Mio. EUR (Vj: rd. 4,4 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 21,0 Mio. EUR (Vj: rd. 19,1 Mio. EUR). Per 31.12.2021 werden Forderungen über rd. 145,0 Mio. EUR (Vj: rd. 116,6 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 9,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen dargestellt. Den Mitgliedern der Vorstände und der Aufsichtsräte des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG sowie denen nahestehende Unternehmen oder Personen wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen oder sonstige Transaktionen getätigt.

in Mio. EUR	Assoziierte Unternehmen 2021	Assoziierte Unternehmen 2020	Gemeinschafts-unternehmen 2021	Gemeinschafts-unternehmen 2020
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	4,1	3,1	0,4	0,7
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	33,4	35,9	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,9	1,1	0,4	0,6
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	2,4	2,4	0,0	0,0

Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2022 bis 2027 wurde von der Republik Österreich am 03.11.2021 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 03.12.2021 genehmigt.

Im März 2020 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2018 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 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 Umfanges der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem 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 Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 36,0 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 Benützungs- 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 aufgrund 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. Mio. 1.046,9 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: rd. 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	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) 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**	**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 und Gemeinden in Höhe von rd. 69,1 Mio. EUR (Vj: rd. 77,3 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,5 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 42,3 Mio. EUR (Vj: rd. 8,7 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands und der Mitglieder der Geschäftsführungen der Tochterunternehmen

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht an beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.127 TEUR (Vj: rd. 1.071 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Vorsorgekasse für Mitarbeiter:innen wurden über rd. 18 TEUR (Vj: rd. 16 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen verringerten sich um rd. 15 TEUR von rd. 49 TEUR auf rd. 33 TEUR. An Pensionskassen wurden rd. 147 TEUR (Vj: rd. 29 TEUR) entrichtet. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2021 rd. 392 TEUR (Vj: rd. 348 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 44 TEUR (Vj: rd. 44 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 98 TEUR verringert (Vj: rd. 40 TEUR erhöht).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

Aufgrund der erschwerten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge der COVID-19-Krise haben sich die Vorständ:innen bereiterklärt, einen freiwilligen Solidarbeitrag durch Verzicht auf ein Monatsgehalt zu leisten.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorständ:innen der Mutterunternehmen und Geschäftsführer:innen von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Top-Führungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score-Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstands bereits eingerechnet.

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeiter:innen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Im Zusammenhang mit dieser Pensionskassenregelung wurden sämtliche per 31.12.2020 gebildeten Rückstellungen in Höhe von rd. 95 TEUR aufgelöst. Es erfolgte eine vertraglich vereinbarte Einzahlung als Beitragszahlung zur Pensionskasse in Höhe von rd. 119 TEUR. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Für die gewährten Gesamtbezüge der Geschäftsführer:innen von Tochterunternehmen wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Geschäftsführer:innen für ihre Tätigkeit als Geschäftsführer:in rd. 634 TEUR (Vj: rd. 496 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Geschäftsführer:innen, die gleichzeitig Dienstnehmer:innen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführungstätigkeit.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt unverändert zum Vorjahr 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Der bzw. die Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhält die doppelte Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmer:innen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertreter:innen der Aufsichtsratsmitglieder für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betrugen rd. 168 TEUR (Vj: rd. 150 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 0 TEUR (Vj: rd. 14 TEUR) aus.

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden können, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 352,6 Mio. EUR [Vj: rd. 320,4 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 184,1 Mio. EUR [Vj: rd. 174,1 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 88,7 Mio. EUR [Vj: rd. 94,1 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren überwiegend aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

Umsatzerlöse	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Österreich	907,7	877,9
Deutschland	12,0	12,4
Übrige Märkte	11,9	9,1
Gesamt	**931,6**	**899,4**

Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge	2021 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR
Österreich	2.387,2	2.428,7
Deutschland	0,1	0,4
Übrige Märkte	0,0	0,5
Gesamt	**2.387,3**	**2.429,6**

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 26,9 Mio. EUR (Vj: rd. 22,9 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 3,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechselkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 30,4 Mio. EUR (Vj: rd. 50,2 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 565,8 Mio. EUR (Vj: rd. 959,6 Mio. EUR).

Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 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 hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen und aktuellen CBL-Transaktionen. 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	Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Schulden	Wechselkurs-änderungen	übrige Änderungen Fremd-kapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	10.370,5	0,0	0,0	4,1	-1.495,7	0,0	8.878,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.865,7	67,7	0,0	0,0	-2,5	0,0	3.930,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	92,6	-0,2	0,0	0,0	-3,5	0,0	88,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	5.805,6	3.421,5	0,0	-1,6	-26,6	0,5	9.199,3
Gesamt langfristige Schulden	**20.134,4**	**3.489,1**	**0,0**	**2,5**	**-1.528,3**	**0,5**	**22.098,1**
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	1.050,1	-1.050,0	0,0	0,0	1.498,5	0,0	1.498,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	5,2	0,0	0,0	2,7	0,0	14,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,3	-8,4	0,0	0,0	8,7	0,0	8,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	628,0	-400,5	-24,9	0,0	140,7	0,0	343,2
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	**1.693,3**	**-1.453,7**	**-24,9**	**0,0**	**1.650,6**	**0,0**	**1.865,2**

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 gegenüber Kreditinstituten	3.872,6	-4,4	0,0	-2,4	0,0	3.865,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	96,4	-0,3	1,6	-5,1	0,0	92,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3.880,4	1.839,6	0,0	92,2	-6,7	5.805,6
Gesamt langfristige Schulden	**19.273,1**	**1.834,9**	**-2,8**	**-964,1**	**-6,7**	**20.134,4**
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	1.299,1	-1.300,0	0,0	1.051,0	0,0	1.050,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	206,8	-202,6	0,0	2,6	0,0	6,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,1	-7,9	0,0	8,1	0,0	8,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	476,2	400,0	0,0	-248,2	0,0	628,0
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	**1.990,2**	**-1.110,5**	**0,0**	**813,5**	**0,0**	**1.693,3**

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit aktiven oder beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

35. Konzernunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Information über die zum 31.12.2021 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Im Vorjahr wurde durch Zukauf von 50% der Geschäftsanteile das assoziierte Unternehmen LCA Logistik Center Austria Süd GmbH Teil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Im Geschäftsjahr 2021 gab es keine weitere wesentliche Änderung bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften. Der Geschäftsgegenstand der Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis h) beschrieben. Sollte eine Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, bezieht sich die Angabe auf das Vorjahr, ansonsten betrifft sie beide Jahre.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart	
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V	c)
├► 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	Vo	f)
├► 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	Vo	f)
├► 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (März 2022: Verkauf)	A-1020 Wien	V	d)
├► 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V	e)
├► 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V	e)
├► 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	Vo	d)
├► 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	Vo	b)
├► 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V	a)
├► 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V	b)
├► 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
│├► 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
│├► 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
│├► 100% Gauermanngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
│├► 100% Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
│└► 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
├► 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	Vo	h)
├► 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V	g)
├► 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V	g)
├► 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V	c)
├► 50% LCA Logistik Center Austria Süd GmbH (Erwerb November 2020)	A-9586 Fürnitz	E	b)
├► 50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E	c)
├► 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E	c)
├► 27,74% (Vj: 25%) Breitspur Planungsgesellschaft mbH (Erhöhung der Anteile im Jänner 2021)	A-1010 Wien	E	d)
├► 8% HIT Rail B.V.	NL-3511 SB Utrecht	o	k.A.
├► KG-Anteil UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	o	k.A.
└► KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	o	k.A.

Abkürzungen:

V	verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
Vo	verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
o	sonstiges Beteiligungsunternehmen
k. A.	keine Angaben

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien.
b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften.
c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur.
d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung.
e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffitientfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen.
f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur.
g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Spezial-und Straßenfahrzeugen.
h) berufliche Aus- und Weiterbildung.

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Konzernunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
ÖBB-Infrastruktur-Konzern	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
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

36. 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. 4,0 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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern ist von direkten oder indirekten Auswirkungen der aktuellen Krise auszugehen. Direkte Beeinträchtigungen sind für den Bereich Güterverkehr zu erwarten, der Geschäftstätigkeiten in den vom Krieg betroffenen Ländern aufweist.

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 Baustoffen, 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-Infrastruktur-Konzern noch nicht von tiefgreifendem Ausmaß. Längerfristig ist mit maßgeblicher Beeinträchtigung zu rechnen.

Sofort nach dem Bekanntwerden der Krise wurde im ÖBB-Infrastruktur-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 Sanktionsverstoßes und zur Vermeidung von Haftungsfällen getroffen.

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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern zu treffen.

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2021 am 24.03.2022 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 238.883.980,67 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des 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-Infrastruktur AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Mag.ª Silvia Angelo	
Dipl.-Ing. Franz Bauer	bis 31.12.2021
Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy	
Dipl.-Ing.in Judith Engel, MBA MSc MSc	ab 01.01.2022

Aufsichtsratsmitglieder

Dipl.-Ing. Herbert Kasser	Vorsitzender
Mag. Arnold Schiefer	1. Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag.ª Iris Appiano-Kugler	2. Stellvertreterin des Vorsitzenden
Dipl.-Ing.in Claudia Nutz	
Mag.ª Waltraud Schmid	
Mag. Georg Schöppl	
Günter Blumthaler	Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit	Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch	Belegschaftsvertreter

Wien, am 24.03.2022

Der Vorstand

Mag.ª Silvia Angelo	Dipl.-Ing.in Judith Engel, MBA MSc MSc	Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Finanzen, Markt, Service)	(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)	(Ressort Betrieb und Systeme)

Konzernlagebericht

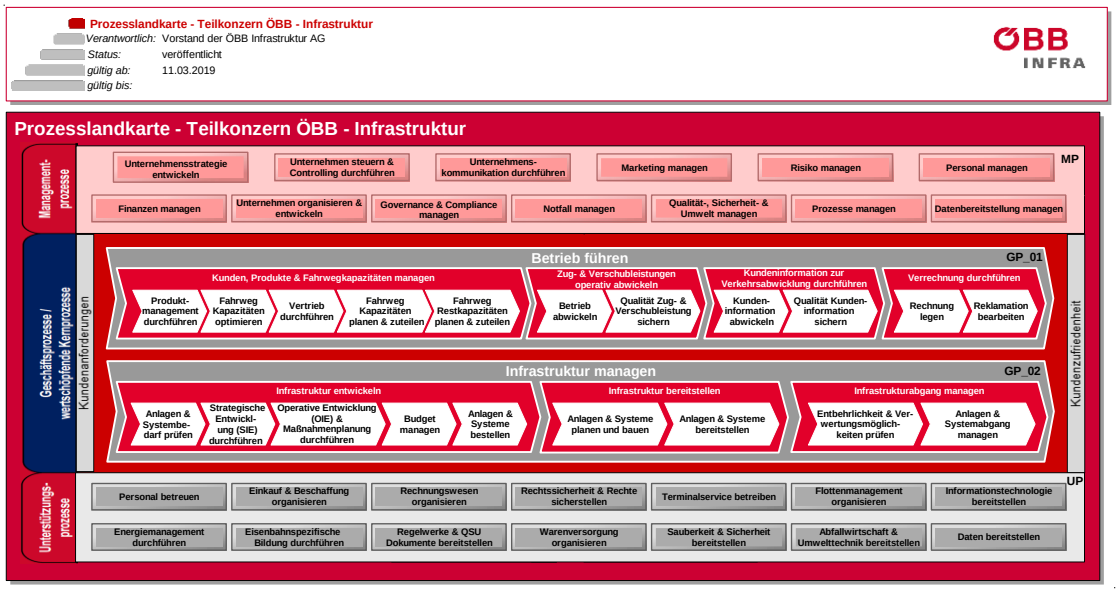
Inhaltsverzeichnis

A. Struktur und Beteiligungen 2
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld 6
B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen 6
B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen 12
B.3. Marktumfeld 14
C. Wirtschafts- und Prognosebericht 15
C.1. Umsatzentwicklung 15
C.2. Ertragslage 18
C.3. Vermögens- und Finanzlage 20
C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen 21
C.5. Die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 30
C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick 36
D. Forschung und Entwicklung 41
E. Konzernbeziehungen 43
F. Chancen- und Risikobericht 44
G. Nichtfinanzielle Erklärung 51
G.1. Statement des Vorstands zur nichtfinanziellen Erklärung 51
G.2. Allgemein 54
G.3. Umweltbelange 65
G.4. Sozial- und Arbeitnehmerbelange (inkl. Stakeholder:innenmanagement) 86
G.5. Achtung der Menschenrechte 108
G.6. Bekämpfung von Korruption und Bestechung 108
G.7. GRI-Inhaltsindex 110
H. Anmerkungen zum Konzernlagebericht 123
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG 125

A. Struktur und Beteiligungen

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

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



Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein zertifiziertes integriertes Managementsystem (IMS), welches die Verbesserung in den Bereichen, Qualität, Umwelt- und Arbeitnehmer:innenschutz, betriebliche Sicherheit und Asset-Management unterstützt und überwacht. Das IMS umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG inkl. Tochtergesellschaften mit 100% Beteiligung.

Die Wirksamkeit des IMS wird laufend durch ein akkreditiertes Zertifizierungsunternehmen geprüft. Unternehmensintern unterstützen interne Audits, die Ideenwerkstatt, die Normkonformität sowie eine kontinuierliche Verbesserung sicherzustellen. Dabei wird dem üblichen Managementkreislauf „Plan – Do – Check – Act" Rechnung getragen.

Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden laufend im Zuge der implementierten Steuerungslogik (z. B. Plattform Qualität, Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit, Sicherheitsmanagementsystem, Arbeitnehmer:innenschutz-Plattform) geprüft. Bei festgestellten Abweichungen und Risiken werden über die entsprechenden Gremien korrigierende Maßnahmen gesetzt. Darüber hinaus werden im Rahmen einer jährlichen „Managementbewertung" dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG wesentliche Ergebnisse und Schwerpunkte des IMS zur Kenntnis gebracht und dabei ggf. erforderliche strategische Entscheidungen zur Weiterentwicklung beschlossen. Aufgrund der Einschränkungen im Bereich der Vor-Ort-Überprüfungen seit dem Beginn der COVID-19-Pandemie wurde z. B. das interne Auditwesen im Jahr 2021 um die Möglichkeit zur Durchführung von „Remote-Audits" erweitert (Audits, die „online" unter Berücksichtigung der Vorgaben von Informationssicherheit und Datenschutz abgewickelt werden).

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

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

Die Muttergesellschaft Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Der Bund hält sämtliche Anteile der ÖBB-Holding AG, diese hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Infrastruktur AG). Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ebenfalls eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht und ist beim Handelsgericht Wien mit der Firmenbuchnummer FN 71396w registriert. Der Sitz der Gesellschaft ist Praterstern 3, A-1020 Wien.

Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2021	per 31.12.2020
Beteiligungen >50%	20	20
Beteiligung 20–50%	4	4
davon im Ausland	*1*	*1*
Beteiligungen <20%	1	1
davon im Ausland	*1*	*1*
Summe	**25**	**25**
davon im Ausland	***2***	***2***

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit insgesamt 18.435 Mitarbeiter:innen (Stand 31.12.2021) betreibt in Österreich 1.038 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) genützt werden.

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

ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 3.786 Gebäuden sowie 1.038 Personenbahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für nahezu alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 Mitarbeiter:innen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2021 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.

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

Der gesetzte Zielwert für die Kund:innenzufriedenheit in Summe (Ø aller Kategorien im Qualitätscheck) wurde im Jahr 2021 erreicht.

Die Anforderungen betreffend Sauberkeit und Erhaltung im Hinblick auf den definierten Zielwert wurden das zweite Jahr in Folge überboten. Im Bereich der Sicherheit liegt das Jahresergebnis ebenfalls leicht über dem Zielwertkorridor. In der Barrierefreiheit wurde der Zielwert nur knapp verfehlt und befindet sich dennoch auch einem hohen Niveau.

Die Anzahl der einzuleitenden, anlagenrelevanten Sofortmaßnahmen zur umgehenden Behebung der festgestellten Mängel (ohne Kund:inneninformation, ohne Fahrweg) verzeichnete 2021 laut QC Management Report im Jahresverlauf eine rückläufige Entwicklung.

Die aktuelle Anzahl der Sofortmaßnahmen je Verkehrsstation liegt gemittelt pro Monat bei 0,24 und somit leicht höher als im Vorjahr (2020 mit 0,22).

Da sich die Sofortmaßnahmen konstant auf einem sehr guten niedrigen Niveau befinden, konzentriert man sich in weiteren Analysen schwerpunktmäßig auf die Ursache von festgestellten Mängeln, um die Qualität am Bahnhof weiterhin sicherzustellen bzw. noch zu verbessern.

Zu Beginn der Erhebung im Jahr 2013 lag die Anzahl der Sofortmaßnahmen vergleichsweise gemittelt bei 7.000 pro Monat. Die Gesamtzahl der Beschwerden im Geschäftsjahr 2021 beläuft sich auf 1.049. Die Gliederung der Beschwerdezahl sieht wie folgt aus: Beschwerden Service 692, Sicherheit 136, Sauberkeit 221.

Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG

Mungos ist der konzerninterne umfassende Anbieter von Sicherheits- und Sauberkeitsdienstleistungen. Im Bereich der Reinigung werden österreichweit die Bahnhöfe – und somit der für die Kund:innen sichtbare Bereich – durch Mungos-Personal gereinigt. Die Reinigungsleistungen umfassen sowohl die tägliche bzw. regelmäßige Unterhaltsreinigung als auch die Sonderreinigung (etwa von Dächern, das Auftragen von Bodenversiegelungen). Dabei ist die Expertise der Mitarbeiter:innen von besonderer Bedeutung: Mungos hat in jedem Bundesland bzw. Gebiet Mitarbeiter:innen mit der Meisterprüfung in der Reinigung – dadurch ist eine gute Beratung der internen Auftraggeber sichergestellt. Für EVUs bietet Mungos einen umfassenden Service bei der Graffitientfernung von Zügen. Mungos ist seit 01.01.2017 Generaldienstleister für operative Sicherheitsleistungen im ÖBB-Konzern. Auf den Bahnhöfen sorgen Mungos-Securitys für Sicherheit und Ordnung – durch ein intelligentes, die tatsächliche Lage widerspiegelndes Flächenkonzept werden alle Bahnhöfe in Österreich entweder durch mobile Streifen oder durch stationäre Mitarbeiter:innen betreut. Seit 01.01.2019 sind neben den operativen Securityleistungen durch die Eingliederung der öffentlichen Sicherheit (vormals Konzernsicherheit) auch die strategischen Securityleistungen Teil des Portfolios. Mungos entwickelt sich dadurch zu einem One-Stop-Shop im Konzern und garantiert eine effiziente Leistungserbringung. Neben den Reinigungs- und Sicherheitsmitarbeiter:innen werden auch alle operativen Kund:inneninformationsleistungen der ÖBB Infrastruktur AG an den Bahnhöfen von Mungos abgewickelt. Mungos ist mit seinen Produkten das Gesicht der ÖBB-Infrastruktur AG bei den Endkund:innen. Des Weiteren tritt die Mungos GmbH & Co KG seit 01.09.2019 auch als Arbeitskräfteüberlasser von definitiv gestellten Arbeitnehmer:innen ein.

Rail Equipment GmbH & Co KG

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

Güterterminal Werndorf Projekt GmbH

Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH wurde zur Realisierung des Güterterminals Werndorf im Zuge eines Public-Privat-Partnership-Modells errichtet und von der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2012 erworben. Es ist beabsichtigt, die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH im 1. Quartal 2022 zu veräußern.

WS Service GmbH

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

Das für die Abwicklung des Leistungsspektrums der WS Service GmbH erforderliche Personal wird von der ÖBB-Infrastruktur AG geleast. Derzeit hat die WS Service GmbH rd. 100 von der ÖBB-Infrastruktur AG überlassene Mitarbeiter:innen.

Im Jahr 2019 schrieb die ÖBB-Infrastruktur AG die Leistungen über Weicheninstandhaltungen im gesamten Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG aus. Im August 2019 erhielt die WS Service GmbH den Zuschlag für diese Ausschreibung. Es wurde ein Rahmenvertrag abgeschlossen, der von 01.09.2019 bis 31.12.2020 gültig war, inklusive Option zweimal für jeweils zwei Jahre zu verlängern. Die erste Option der Verlängerung wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG bereits gezogen. Der Rahmenvertrag wurde um weitere zwei Jahre bis 31.12.2022 verlängert.

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

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

Weichenwerk Wörth GmbH

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

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

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

Breitspur Planungsgesellschaft mbH

Unternehmensgegenstand der Breitspur Planungsgesellschaft mbH ist die Planung der Weiterführung der 1.520-Millimeter-Breitspur-Schieneninfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Das Anteilsverhältnis hat sich aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses von 25% auf 27,74% erhöht.

Logistik Center Austria Süd GmbH

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

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften

Immobilienprojekte werden zum Teil in ausgegliederten Projektgesellschaften abgewickelt. Hier sind insbesondere die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & CO KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauermanngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG und die Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG hervorzuheben.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 18.435 Mitarbeiter:innen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:
- Bau
- Transport
- Technische Betriebsmittel
- Informationstechnologie und Telekommunikation
- Facility-Management
- Büromaterial
- Entsorgung etc.

Zweigniederlassungen

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

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 Konjunkturentwicklung 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]

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 wiederaufgeflammten 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]

[1] IWF.
[2] Oxford Economics.

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 Konjunkturentwicklung, 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 vereinzelten 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 Jahresschnitt 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 Jahres 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]

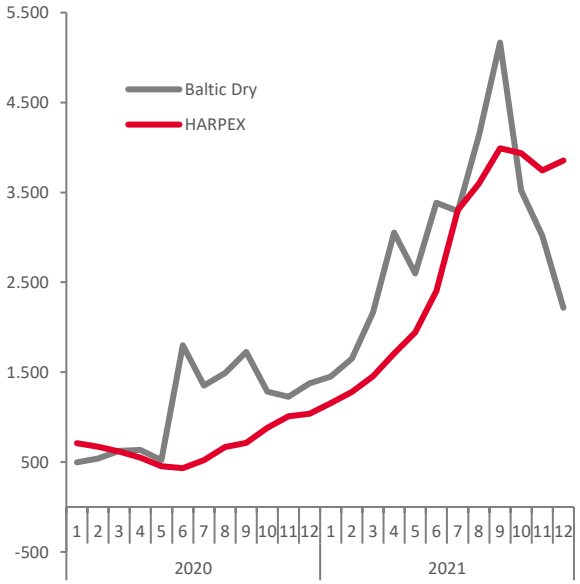
Die weiterhin expansive Geldpolitik, insbesondere der Fed und der EZB mit ihrer Niedrig- bzw. Null-Zinspolitik, befeuerte auch im Jahre 2021 die Kursentwicklung auf den Finanzmärkten. Dow Jones und DAX erreichten im Laufe des Jahres Allzeithöchststände. Die erhöhte Risikobereitschaft der Anleger:innen 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]

[3] IWF, Trading Economics, Handelsblatt.
[4] Handelsblatt.
[5] Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.
[6] Finanzen.net, Weltbank.
[7] Handelsblatt.
[8] Oxford Economics.
[9] IWF.
[10] OeNB, IWF.
[11] Handelsblatt.

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]

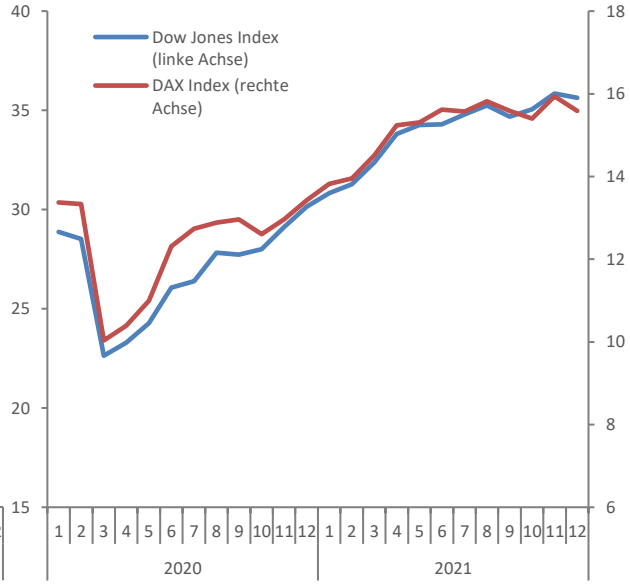
Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

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.

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 zu Vorjahr zurückgegangen.[15]

Mit dem Einsetzen der ersten Impfkampagnen und der milderen 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]

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.

[12] Oxford Economics.
[13] The Economist.
[14] Oxford Economics.
[15] Europäische Kommission.
[16] Europäische Kommission.
[17] Oxford Economics.

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 metallerzeugenden 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]

Das Jahr 2021 war von einem massiven Anstieg der Energiepreise geprägt, was vor allem dem extremen Preisanstieg bei Erdgas geschuldet ist. Dabei spielen eine Reihe von unterschiedlichen Faktoren eine Rolle. Die Erdgaspreise in Europa sind einerseits durch die erhebliche Verzögerung der Inbetriebnahme der Gaspipeline Nordstream 2 und den politischen Spannungen zwischen Russland und der EU geprägt, andererseits sind die Füllstände der europäischen Erdgasspeicher auf historischem Tiefstand. Die Preise am globalen LNG-(Flüssiggas-)Markt sind vom hohen Wettbewerb zwischen der EU und Asien geprägt. Die hohen Erdgaspreise wirken sich in weiterer Folge auf die Strompreise aus, sodass im 4. Quartal 2021 Preisanstiege von über 200% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen waren. Man spricht bereits von der größten Energiekrise seit den 1970er-Jahren. Eine Entspannung der Lage wird frühestens ab dem 2. Quartal 2022 erwartet, wobei mit einem dauerhaften Absinken der Preise auf das Vorkrisenniveau nicht gerechnet werden kann.

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]

[18] Handelsblatt, Autozeitung.
[19] Handelsblatt.
[20] Oxford Economics.
[21] Sueddeutsche Zeitung.
[22] Europäische Kommission.
[23] IWF.
[24] Handelsblatt.

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 Erstarken 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%.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

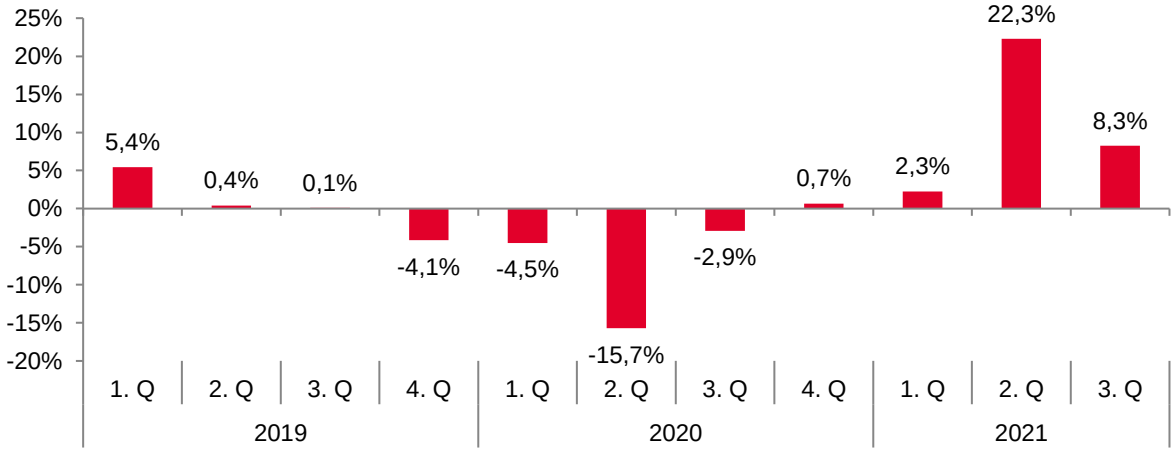
Größe	Einheit	2019	2020	2021	2022
Bruttoinlandsprodukt, real	Veränderung in %	1,5	-6,7	4,1	5,2
Industrieproduktion		0,4	-6,0	9,2	2,1
Warenexporte		2,7	-7,8	14,0	5,0
Warenimporte		0,0	-6,4	14,5	4,3
Bruttoanlageinvestitionen, real		4,8	-5,2	5,7	4,8
Private Konsumausgaben, real		0,7	-8,5	3,4	6,3
Inflationsrate (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 frühesten zur Jahresmitte mit einer Rückkehr auf den Vorkrisenwachstumspfad gerechnet.

[25] OeNB.
[26] WIFO.
[27] Die Presse.

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



Quelle: Statistik Austria.

Die Energiepreisentwicklung ist auch der wesentliche Grund, warum die Inflationsrate in Österreich 2021 im Jahresschnitt 2,8% betragen hat und deutlich über dem 2%-Ziel der Europäischen Zentralbank zu liegen kam. 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]

[28] BMF.
[29] OeNB.
[30] Die Presse, Handelsblatt.
[31] OeBFA.

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die politische und mediale Debatte in Österreich und in Europa wurde 2021 – nach 2020 zum zweiten Mal hintereinander – von COVID-19 dominiert. Wie bereits im ersten Jahr der Pandemie galt es negative wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen zu minimieren und den gewohnt hohen Standard beim Betrieb der Infrastruktur ungestört aufrecht zu erhalten.

Wie im Regierungsübereinkommen festgeschrieben, trat mit Wirksamkeit ab 01.07.2021 eine Novelle zum Elektrizitätsabgabegesetz in Kraft, welche eine Steuerbefreiung bzw. Steuervergütung für Bahnstrom gesetzlich normiert. Von Eisenbahnunternehmen selbst erzeugter und verbrauchter Bahnstrom (mit einer Frequenz von 16,7 Hz), der aus erneuerbaren Primärenergieträgern gewonnen wird, wird damit von der Elektrizitätsabgabe befreit. Verbrauchter 16,7-Hz-Bahnstrom, welcher von Eisenbahnunternehmen nicht selbst erzeugt, sondern zugekauft wird, wird statt wie bisher mit 15,0 EUR/MWh, mit einem verringerten Steuersatz von 1,8 EUR/MWh belegt. Diese Steuerreduktion auf den EU-Durchschnitt ist ein wichtiger Schritt zu mehr Fairness zwischen den Verkehrsträgern und stärkt damit die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn.

Weiters wurde am 10.09.2021 mit dem Kartell- und Wettbewerbsrechts-Änderungsgesetz 2021 einerseits die Richtlinie 2019/1/EU vom 11.12.2018 zur Stärkung der Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten im Hinblick auf eine wirksamere Durchsetzung der Wettbewerbsvorschriften und zur Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes umgesetzt. Andererseits wurde – wie im Regierungsübereinkommen vorgesehen – eine Anpassung des Kartellrechts in Bezug auf das moderne Wirtschaftsleben vorgenommen und den Herausforderungen der Digitalisierung, der Globalisierung und den Nachhaltigkeitszielsetzungen Rechnung getragen.

Die jüngste Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 (BGBl. I Nr. 231/2021) trat mit 31.12.2021 in Kraft. Von den novellierten Vorschriften ist insbesondere die Bestimmung des § 55g EisbG hervorzuheben. § 55g EisbG ergänzt den Katalog an Trennungsvorschriften zwischen EIUs und EVUs. § 55g Abs 1 EisbG ermöglicht EIUs im Rahmen einer Kann-Bestimmung grundsätzlich die Auslagerung von ganzeinheitlichen Funktionen. Konkret dürften (i) die Funktionen als Zuweisungsstelle (§ 62 EisbG), (ii) die Funktionen als entgelterhebende Stelle (§ 62b EisbG) sowie (iii) anderer Funktionen (z. B. Ausbau und Instandhaltung der Infrastruktur, Verkehrsmanagement usw.) an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle, sofern diese keine EVUs sind oder ein EVU kontrollieren oder von einem EVU kontrolliert werden, ausgelagert werden. § 55g Abs 2 EisbG sieht – ebenfalls i. S. einer Kann-Bestimmung – als Ausnahme von der ansonsten strikten Trennung von EIUs und EVUs vor, dass EIUs per schriftlichem Vertrag die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur an EVUs oder Unternehmen, die ein Eisenbahnunternehmen kontrollieren oder von einem solchen kontrolliert werden, auslagern können.

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 Fokus der ÖBB in Bezug auf Klimaschutz war dabei einerseits das Werben für einen fairen Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Auf der anderen Seite war es ein erklärtes Ziel, 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.

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 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 nützen, dadurch mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen und damit die Grundlagen für Klimaschutz und Wirtschaftswachstum zu schaffen.

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. 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 startetet 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 legistischen Initiativen mit ÖBB Relevanz bearbeitet, unter anderem das Emissionshandelssystem sowie die Richtlinien zu erneuerbaren Energien und 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 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.

B.3. Marktumfeld

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 zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019. Allerdings wurde im 1. Quartal 2021 aufgrund der erneuten Lockdowns über den Winter noch ein Minus von 1% im Vorjahrsvergleich 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.[32]

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.[33] 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.[34] 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.[35]

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. [36] Darunter fällt insbesondere auch die Reaktivierung von Streckenabschnitten und Regionalbahnen für den Personen- und Güterverkehr.[37] 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.[38]

[32] ÖBB-Infrastruktur AG.
[33] Allianz pro Schiene.
[34] Kurier.
[35] ÖBB-Infrastruktur AG.
[36] Rail Business.
[37] Allianz pro Schiene.
[38] Rail Business.

Eine Entscheidung wurde zudem im Trassenfindungsverfahren für den Brenner-Nordzulauf getroffen. Die Zulaufstrecke soll nun zwischen Ostermünchen und dem österreichischen Schaftenau verlaufen – davon 60% im Tunnel. Die konkreten Planungen dafür stehen erst am Anfang.[39] 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.[40]

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 Baulos 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.[41] Im Hafen Koper selbst wiederum läuft aktuell ein Projekt zur automatischen digitalen Erfassung aller ein- und ausgehenden Container und Güterwagen.[42] 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.[43] Wie der staatliche Infrastrukturbetreiber Správa Železnic bekannt gab, soll das Hochgeschwindigkeitsnetzes 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.[44] Errichtet werden soll dieses rd. 18,0 Mrd. EUR schwere und 660 km lange Vorhaben in Kooperation mit der französischen Staatsbahn SNCF.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

Das Geschäftsjahr 2021 war geprägt durch den Einfluss der weltweiten COVID-19-Krise. Konkrete Auskunft über die Bilanz- und GuV-Effekte werden in den Erläuterungen zum Konzernabschluss in Abschnitt 3 gegeben. Für eine Einschätzung der Auswirkungen der Ukrainekrise wird auf Erläuterung 36 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2021 verwiesen.

C.1. Umsatzentwicklung

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 m²	2.597	2.633	-36	-1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	931,6	899,4	32,2	4%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.318,9	3.329,0	-10,1	0%
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	180	180	0	0%

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um rd. 9,7 Mio. Zkm auf insgesamt 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%
davon ÖBB-Konzern	*103,0*	*97,2*	*5,8*	*6%*
Güterverkehr	40,8	38,6	2,2	6%
davon ÖBB-Konzern	*27,3*	*27,1*	*0,2*	*1%*
Dienst- und Lokzüge	7,8	7,2	0,6	8%
davon ÖBB-Konzern	*5,5*	*5,3*	*0,2*	*4%*
Gesamt	**156,6**	**146,9**	**9,7**	**7%**
davon ÖBB-Konzern	***135,8***	***129,6***	***6,2***	***5%***

[39] Verkehrsrd.schau.
[40] Dolomiten Tagblatt.
[41] Railway Pro.
[42] Railway Pro.
[43] Europäische Kommission.
[44] Rail Business.

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Bruttotonnenkilometer (BTkm). 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%
davon ÖBB-Konzern	*28.884,6*	*27.177,6*	*1.707,0*	*6%*
Güterverkehr	47.184,2	43.709,3	3.474,9	8%
davon ÖBB-Konzern	*29.566,0*	*28.992,5*	*573,5*	*2%*
Dienst- und Lokzüge	1.126,7	1.071,8	54,9	5%
davon ÖBB-Konzern	*845,4*	*840,2*	*5,2*	*1%*
Gesamt	**78.681,6**	**73.161,2**	**5.520,4**	**8%**
davon ÖBB-Konzern	***59.296,0***	***57.010,3***	***2.285,7***	***4%***

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

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

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m²	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
ÖBB-Konzernexterne Nutzung	644	675	-31	-5%
ÖBB-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 inkl. der vermietbaren Außenflächen betrug wie im Vorjahr rd. 2,6 Mio. m², davon ist etwa ein Viertel extern vermietet. Der Rest wird konzernintern vermietet, vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern selbst genutzt oder sind Allgemeinflächen und Leerstand.

Umsatzerlöse

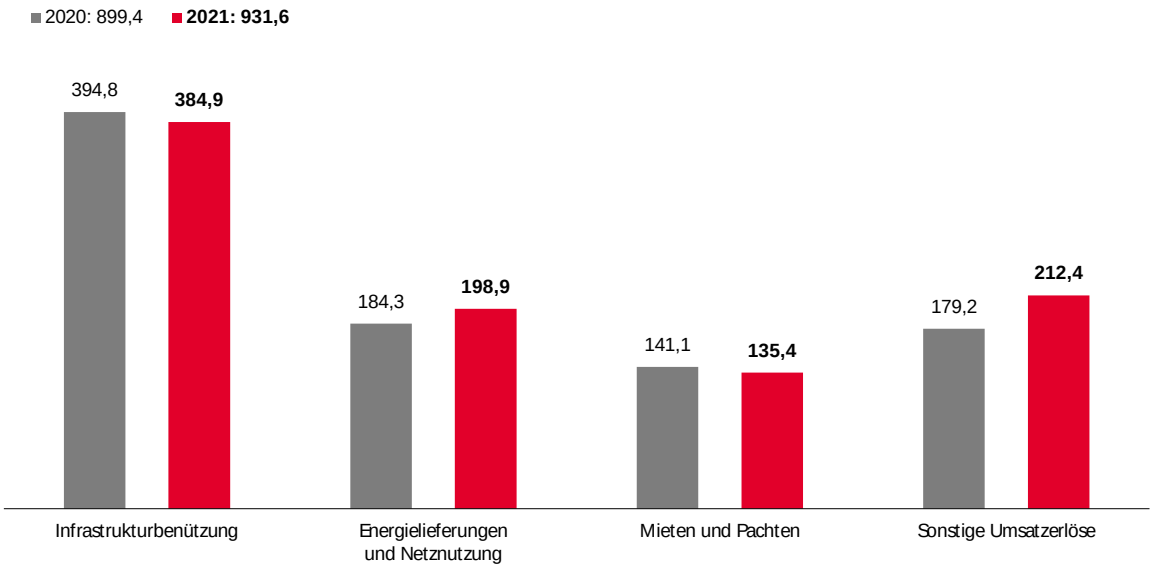
Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.201,6	1.169,8	31,8	3%
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-270,0	-270,4	0,4	0%
Umsatzerlöse	**931,6**	**899,4**	**32,2**	**4%**
Sonstige Erträge (konsolidiert)	2.387,3	2.429,6	-42,3	-2%
Gesamterträge	**3.318,9**	**3.329,0**	**-10,1**	**0%**
davon mit übrigem ÖBB-Konzern	**671,8**	**658,9**	**12,9**	**2%**

Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 931,6 Mio. EUR (Vj: rd. 899,4 Mio. EUR), wovon rd. 671,8 Mio. EUR (Vj: rd. 658,9 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je Mitarbeiter:in beträgt bei durchschnittlich 18.444 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.529 Mitarbeiter:innen) rd. 51 TEUR (Vj: rd. 49 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 23,8 Mio. EUR (Vj: rd. 21,4 Mio. EUR) wurden mit Kund:innen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenützungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR



C.2. Ertragslage

Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
EBIT[45] in Mio. EUR	401,2	490,8	-89,6	-18%
EBIT-Marge[46] in %	12,1%	14,7%	-2,6%	-18%
EBITDA[47] in Mio. EUR	1.262,1	1.331,2	-69,1	-5%
EBT in Mio. EUR	10,9	10,2	0,7	7%
Eigenkapitalrentabilität[48] in %	0,6%	0,7%	-0,1%	-14%
Gesamtkapitalrentabilität[49] in %	1,4%	1,8%	-0,4%	-22%

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

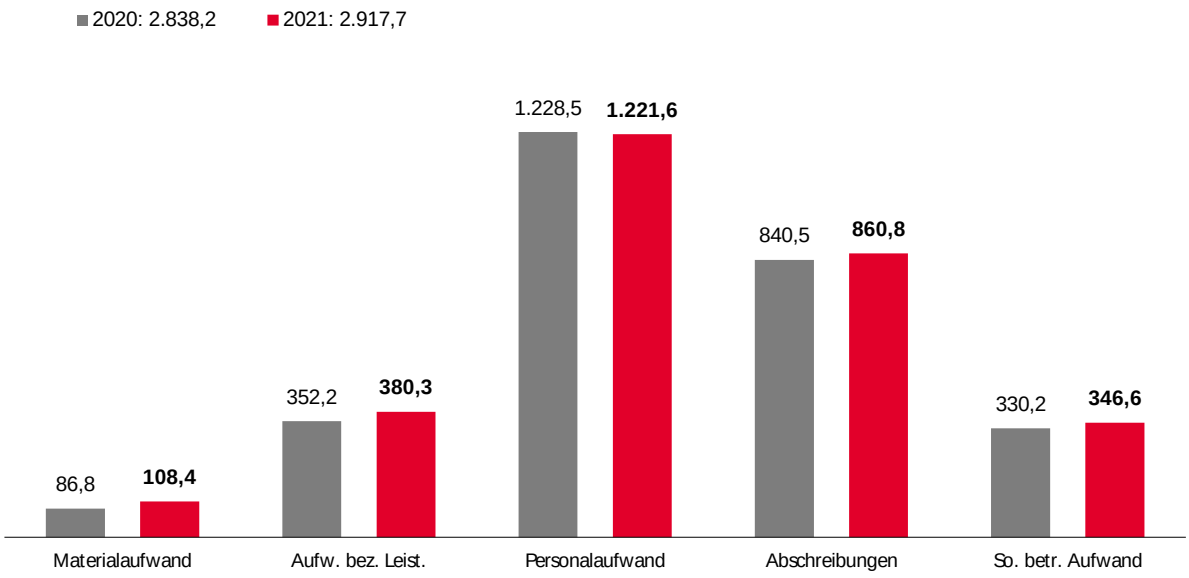
Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2021	in % der Gesamterträge	2020	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	931,6	28%	899,4	27%	32,2	4%
davon ÖBB-Infrastruktur AG	*910,8*		*876,6*			
Andere aktivierte Eigenleistungen	334,1	10%	324,9	10%	9,2	3%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.053,2	62%	2.104,7	63%	-51,5	-2%
Gesamterträge	***3.318,9***	***100%***	***3.329,0***	***100%***	***-10,1***	***0%***
davon gegenüber übrigem Konzern	***671,8***	***20%***	***658,9***	***20%***	***12,9***	***2%***
Materialaufwand	108,4	3%	86,8	3%	21,6	25%
Aufwendungen bezogene Leistungen	380,3	12%	352,2	11%	28,1	8%
Personalaufwand	1.221,6	37%	1.228,5	37%	-6,9	-1%
davon ÖBB-Infrastruktur AG	*1.103,9*		*1.107,1*			
Abschreibungen	860,8	26%	840,5	25%	20,3	2%
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	346,6	10%	330,2	10%	16,4	5%
Gesamtaufwand	**2.917,7**	**88%**	**2.838,2**	**85%**	**79,5**	**3%**
davon gegenüber übrigem Konzern	***246,2***	***7%***	***212,0***	***6%***	***34,2***	***16%***
EBIT	**401,2**	**12%**	**490,8**	**15%**	**-89,6**	**-18%**
Finanzergebnis	-390,3	-12%	-480,6	-14%	90,3	19%
davon gegenüber übrigem Konzern	*-5,9*	*0%*	*-6,2*	*0%*	*0,3*	*0%*
EBT	**10,9**	**0%**	**10,2**	**0%**	**0,7**	**7%**

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.318,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.329,0 Mio. EUR), je Mitarbeiter:in bedeutet das bei durchschnittlich 18.444 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.529 Mitarbeiter:innen) wie im Vorjahr einen Betrag von rd. 180 TEUR.

[45] Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
[46] EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.
[47] EBITDA: EBIT + Abschreibungen.
[48] Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.
[49] Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.917,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.838,2 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Der durchschnittliche Personalaufwand je Mitarbeiter:in des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt wie im Vorjahr rd. 66 TEUR. Dies entspricht einer Personalintensität[50] von 42% (Vj: 43%).

Die Materialintensität[51] belief sich auf 4% (Vj: 3%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro Mitarbeiter:in betrug rd. 27 TEUR (Vj: rd. 24 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 390,3 Mio. EUR (Vj: rd. 480,6 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 10,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,2 Mio. EUR) gestiegen.

[50] Personalintensität: Personalaufwand / Gesamtaufwendungen.
[51] Materialintensität: Materialaufwand / Gesamtaufwendungen.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

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[52] in %	92%	93%	-1%	-1%
Sachanlagendeckungsgrad[53] in %	7%	6%	1%	17%
Sachanlagendeckungsgrad II[54] in %	91%	88%	3%	3%
Eigenkapitalquote[55] in %	6%	5%	1%	20%

Bilanzstruktur

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

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

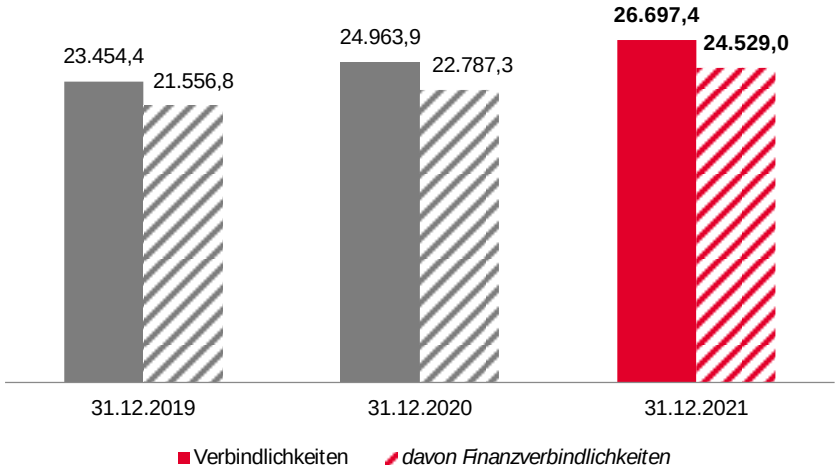
Die Bilanzsumme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 28.901,8 Mio. EUR (Vj: rd. 26.816,9 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im Kapitel C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen gemacht.

Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.737,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.440,2 Mio. EUR) ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 6% (Vj: 5%).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken von rd. 186,7 Mio. EUR auf rd. 173,6 Mio. EUR. Das Working Capital[56] lag bei rd. -634,6 Mio. EUR (Vj: rd. -519,7 Mio. EUR).

[52] Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.
[53] Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.
[54] Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.
[55] Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Gesamtkapital.
[56] Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte.

Verbindlichkeiten in Mio. EUR



Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7% auf rd. 26.697,4 Mio. EUR (Vj: rd. 24.963,9 Mio. EUR).

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow[57] ging im Geschäftsjahr auf rd. -1.659,8 Mio. EUR (Vj: rd. -1.245,2 Mio. EUR) zurück.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	710,3	799,5	-89,2
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.370,1	-2.044,7	-325,4
Free Cashflow	-1.659,8	-1.245,2	-414,6
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	2.035,4	724,1	1.311,3
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	375,6	-521,1	896,7

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

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

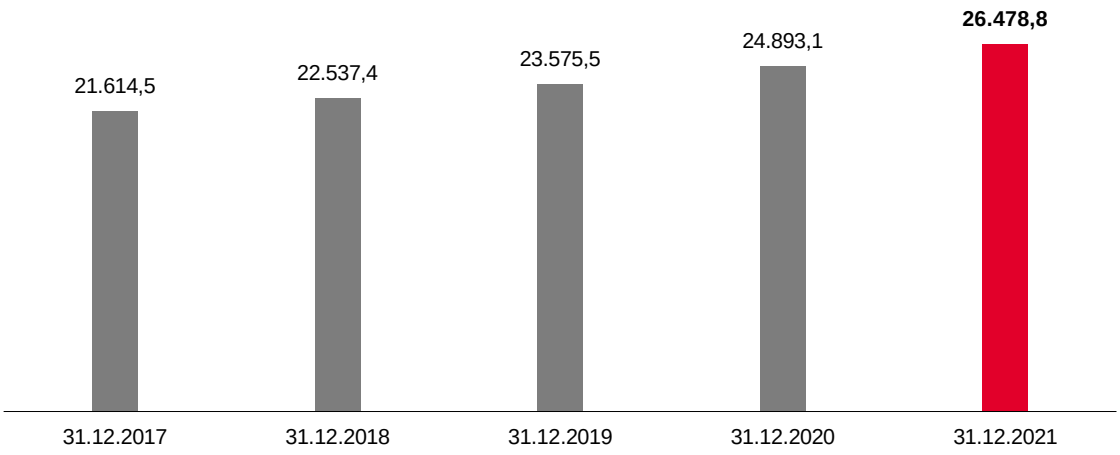
Überblick	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.850,8	2.602,0	248,8	10%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge[58] in%	82%	71%	11%	15%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte[59] in%	11%	10%	1%	10%

In Summe investierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 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. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

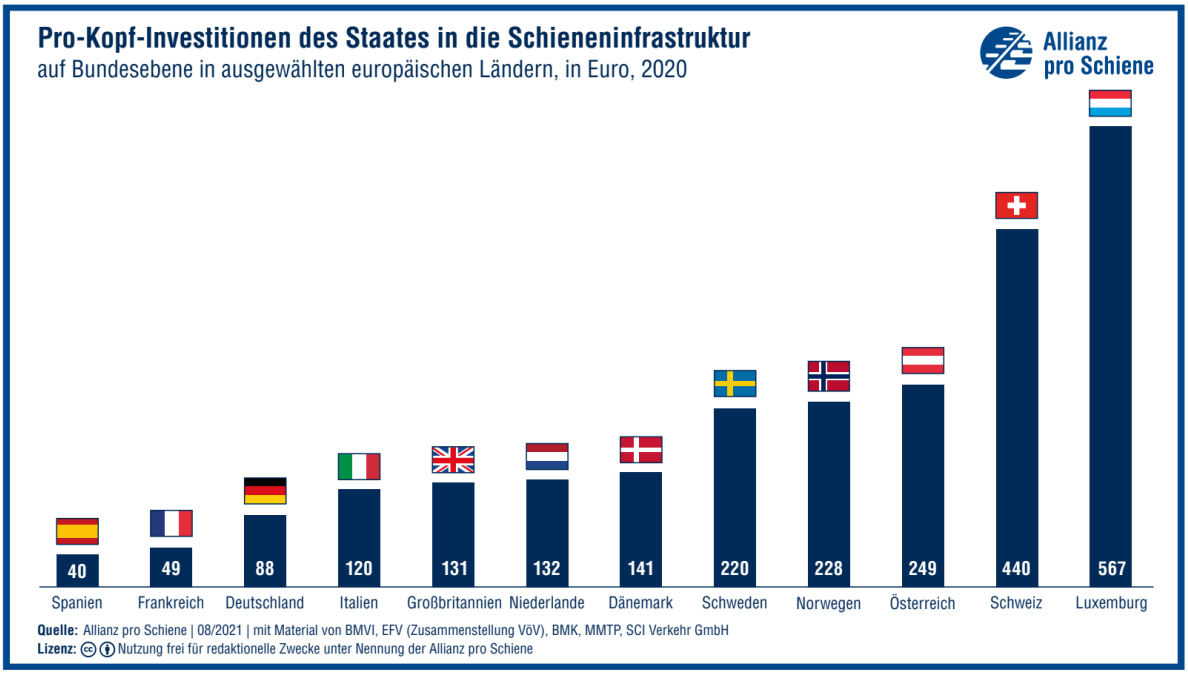
[57] Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.
[58] Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.
[59] Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Möglichkeit, Fremdkapital über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) zu finanzieren anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß 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. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 25 zum Konzernabschluss.

Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR



Österreich liegt bei den Pro-Kopf-Investitionen ins Schienennetz im europäischen Spitzenfeld:



Investitionsschwerpunkte 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.)

Im Berichtszeitraum wurde u. a. an folgenden Projekten gearbeitet:
- Brenner Basistunnel (T)
- Streckenausbau St. Margarethen – Lauterach (Vbg.)
- Revitalisierung Kraftwerk Spullersee (Vbg.)
- Linienverbesserung Golling (Sbg.)
- Erweiterung Kraftwerksgruppe Tauernmoos (Sbg.)
- Elektrifizierung Steindorf – Friedburg (Sbg./OÖ)
- Viergleisiger Ausbau Linz Hauptbahnhof Westseite (OÖ)
- Attraktivierung der Mattigtalbahn (Bahnhöfe inkl. ESTW; OÖ)
- Errichtung Kraftwerk Obervellach II (Ktn.)
- Elektrifizierung Klagenfurt – Weizelsdorf (Ktn.)
- Neubaustrecke Koralmbahn (Stmk./Ktn.)
- Semmering-Basistunnel (Stmk./NÖ)
- Zweigleisiger Ausbau Pottendorfer Linie (W/NÖ)
- Zweigleisiger Ausbau Wien – Bratislava (W/NÖ)
- Errichtung Bildungscampus, Lehrlingsheim und Hst. St. Pölten (NÖ)

Im Berichtszeitraum konnten u. a. die Erweiterung des Bahnhofs Wien Praterstern sowie die Neuerrichtung der Lehrwerkstätte Innsbruck und des Lehrlingsheims St. Pölten abgeschlossen werden. Des Weiteren wurden die elektrifizierte Strecke Steindorf – Friedburg, der modernisierte und elektrifizierte Verschiebebahnhof Linz Stadthafen, das revitalisierte Kraftwerk Spullersee und der modernisierte Karawankentunnel in Betrieb genommen. Beim viergleisigen Ausbau zwischen Linz – Wels erfolgte im Berichtszeitraum der Spatenstich für den Abschnitt Marchtrenk – Wels und bei der Pottendorfer Linie der Baustart für den Abschnitt Meidling – Abzweigung Altmannsdorf.

Für die Kund:innen wird in attraktive Ein- und Ausstiegspunkte investiert. Folgende Bahnhöfe und Haltestellen wurden u. a. 2021 fertiggestellt:
- Hst. Grillgasse (W)
- Hst. Strebersdorf (W)
- Bf. Böheimkirchen (NÖ)
- Hst. Glinzendorf (NÖ)
- Bf. Kirchstetten (NÖ)
- Bf.e Bad Goisern und Goisern Jodschwefelbad (OÖ)
- Bf.e Steyregg, Lungitz, Katsdorf (OÖ)
- Bf. Zell/See (Sbg.)
- Bf. Kainisch (Stmk.)
- Bf. Kapfenberg (Stmk.)
- Hst. Ledenitzen (Ktn.)
- Bf Altach (Vbg.)
- Bf Schwaz (T)
- Hst. Innsbruck Messe (T)

Entlang der Südstrecke sind etwa beim 27,3 km langen Semmering-Basistunnel bereits mehr als 80% im Rohbau gegraben. Der Tunnel wird an insgesamt 14 Stellen in zum Teil geologisch sehr anspruchsvollen und herausfordernden Verhältnissen vorgetrieben. Die ersten zwei Vortriebe wurden 2021 im Bereich Fröschnitzgraben West bereits fertiggestellt, 4.270 m wurden je Röhre gegraben. Die beiden Tunnelbohrmaschinen haben in Fröschnitzgraben Ost ihr Ziel fast erreicht und mehr als 8 km zurückgelegt, somit werden bis Frühjahr 2022 bereits alle Vortriebe in diesem Baulos abgeschlossen sein. In den Abschnitten Gloggnitz und Fröschnitzgraben wurde auch bereits mit der Herstellung der Innenschale begonnen. Die Inbetriebnahme ist aus heutiger Sicht für Dezember 2028 prognostiziert.

Auch an der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt gingen die Arbeiten 2021 auf Hochtouren voran. Auf steirischer Seite ist die Ausrüstung des Koralmtunnels voll angelaufen – die technische Ausstattung ist gewissermaßen das "Grande Finale" der 130 km langen Koralmbahn. Auch der künftige Bahnhof in der Weststeiermark nimmt immer weiter Gestalt an. Im Bereich des Grazer Flughafens wurde bereits mehr als die Hälfte der neuen Unterflurtrasse im Rohbau fertiggestellt. Zusätzlich wurden mehrere Brücken zwischen Zettling und Weitendorf neu errichtet, um Platz für die neue Hochleistungsstrecke zu schaffen. Und auch auf Kärntner Seite geht es derzeit Schlag auf Schlag: Eingebettet zwischen Koralmtunnel und Granitztaltunnel entsteht in großen Schritten der neue Bahnhof St. Paul im Lavanttal. Im Granitztaltunnel und Koralmtunnel auf Kärntner Seite werden ab 2022 die ersten Schienen verlegt. Im Bereich Aich-Mittlern wurden 2021 bereits rd. 10 km Gleise für die neue Koralmbahn verlegt. Damit befindet sich das Jahrhundertprojekt Koralmbahn in der Zielkurve. Entlang der Weststrecke nimmt der viergleisige Ausbau weiter Fahrt auf. Vier statt bisher zwei Gleise schaffen die dringend erforderlichen Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr auf DER Bahnachse Österreichs. Im Nadelöhr zwischen Linz und Wels sind nun bereits zwei der drei Streckenabschnitte in Bau: Die Arbeiten im Abschnitt Linz Hbf Westseite laufen seit 2019 zügig und planmäßig bei laufendem Bahnbetrieb. Im April 2021 wurde ein wesentlicher Meilenstein erreicht, die Haltestelle „Untergaumberg" der Linzer Lokalbahn (LILO) ging neu errichtet und in neuer Lage in Betrieb. Auch der Gleisbau schreitet zügig voran. Im November 2021 erfolgte der Spatenstich für den Abschnitt Marchtrenk – Wels. Der Startschuss für die Bauarbeiten im Abschnitt Linz – Marchtrenk wird voraussichtlich im Jahr 2022 fallen.

Folgende Planungen wurde im Berichtszeitraum weiterverfolgt: Im Großraum Wien werden die Modernisierung der Verbindungsbahn (W), der viergleisige Ausbau zwischen Meidling und Mödling (NÖ/W) sowie die Flughafenspange (NÖ) weiter vorbereitet. Für die Verbindung zwischen Wien – und Bratislava (NÖ) wurden die Planungen für den zweigleisigen Vollausbau aufgenommen. Auch die Schleife Ebenfurth (NÖ/Bgld.) als Weiterführung der Pottendorfer Linie sowie der Ausbau der Nordbahn (W/NÖ) werden weiter vorangetrieben. Beim Ausbau der viergleisigen Weststrecke laufen u. a. die Planungen für den Abschnitt Linz Vbf West – Linz Signalbrücke (OÖ) sowie für die Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg (S). Entlang der Pyhrnstrecke erfolgen die Vorbereitungen für den selektiv zweigleisigen Ausbau zwischen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder (OÖ/Stmk.). Ebenso vorbereitet wird der sogenannte Brenner Nordzulauf mit der Verbindung Schaftenau – Knoten Radfeld (Brenner-Nordzulauf) (T) sowie Grenze nächst Kufstein – Schaftenau (T/Deutschland).

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 (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 abgeben. 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 Flussufer 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 Untertageabschnitten 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 anderem 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.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2021 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Raasdorf, Glinzendorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Untersiebenbrunn Schönfeld-Lassee, Pottendorf-Landegg in die Betriebsführungszentrale (BFZ) Wien, die Betriebsstellen Steyregg, Pulgarn, Lungitz, Katsdorf, Gaisbach-Wartberg, Schloß Haus, Pregarten, Kefermarkt, Lasberg-St.Oswald in die BFZ Linz, Steindorf bei Straßwalchen, Neumarkt am Wallersee, Steindorf-Lagermax, Friedburg, Lengau, Teichstätt in die BFZ Salzburg und Zirl, Inzing, Hatting, Braz in die BFZ Innsbruck migriert. Damit werden bereits rd. 59% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

Das BFZ-Ausfallkonzept beschreibt, wie im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich der Betrieb in hoher Qualität abgewickelt werden kann und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Das Ausfallkonzept sieht vor, dass die BFZ-Systeme und -Bedienplätze nahtlos von anderen BFZ-Standorten übernommen werden können, was im Störfall die Betriebsführung deutlich erleichtert. In diesem Zusammenhang ist der Neubau der BFZ Wien und die Errichtung von regionalen Ersatzarbeitsplätzen mit georedundanter IT-Serverlandschaft geplant bzw. zum Teil bereits in Umsetzung. Seit Mai 2021 wird am Gelände des Bahnhofs Spittal am Millstätter See ein neues Betriebsgebäude errichtet, das zukünftig die Ersatzarbeitsplätze des BFZ Villach und die Steuerung der Nebenbahnen beheimatet. Die Hauptarbeiten an der Errichtung des BFZ Wien Ost 2 starteten im Juli 2021.

ETCS – European Train Control System

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

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

Digitalisierung in der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt Digitalisierung und Automatisierung ein, um Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kund:innenzufriedenheit weiterzuentwickeln sowie den Zugang zur Bahn zu erleichtern. Dabei wird interdisziplinär gedacht und Initiativen, die aus der Digitalisierung entstehen, im Konzern abgestimmt vorangetrieben. Diese Initiativen realisieren Methoden der Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn, um durch mehr Effizienz die Kapazität, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität zu verbessern.

Vor dem Hintergrund der konkreten Herausforderung, die relevanten Themen mit den vielen Facetten erfolgreich abzuwickeln, werden die notwendigen Prozesse etabliert und an der Bereitstellung der erforderlichen Fähigkeiten und Ressourcen gearbeitet. Damit wird eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen und zielgerichteten Transformationsprozess geschaffen. Die Initiativen im Kontext der Digitalisierung wurden in enger Abstimmung mit den betroffenen Bereichen innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG definiert, denn nur so war es möglich wesentliche Verbesserungen, die einen direkten Mehrwert in den operativen Bereichen mit sich bringen, zu erzielen. Erste messbare Projekte sind die Zuglaufcheckpoints und das Zugpositionsservice (Projekt „Greenlight"). Letzteres umfasst die präzise Ortung von Zugpositionen im Gleisbereich. Dabei werden Informationen über Fahrzeuge im Bahnnetz umfassend und standardisiert digital bereitgestellt, weiterführende betriebliche Prozesse unterstützt und die Sicherheit weiter verbessert. Weitere Projekte sind das Digitale Stellwerk und die innovative Regionalbahntechnik.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Berichtszeitraum mehrere Kooperationen mit Infrastrukturbetreibern durchgeführt bzw. vertieft, um die internationalen Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung effizient zur Weiterentwicklung des Bahnbetriebs zu nutzen. Hierzu zählt zum Beispiel die Kooperation zwischen SBB und ÖBB-Infrastruktur AG in den Gremien Reference CCS Architecture und Systempillar. Außerdem ist die ÖBB-Infrastruktur AG seit 2019 Mitglied bei EULYNX und Founding Member bei Shift2Rail II, um aktiv die Weiterentwicklung der Stellwerkstechnik voranzutreiben und die Vorteile der Digitalisierung zu verankern.

Um eine Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG auf das Thema „Building Information Modeling" (BIM). BIM ist eine objektorientierte, informationsbasierte Planungsmethode und verknüpft dreidimensionale Konstruktionen mit weiteren Informationen wie Produkteigenschaften, Kosten, Bauablauf, betreiberrelevante Details etc. So werden digitale Modelle „intelligent". Seit 2016 werden Großprojekte sowie Planungsprojekte mit dieser neuartigen digitalen Methode bearbeitet. Da internationale Standards für BIM im Bereich Infrastruktur derzeit noch fehlen, arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit anderen Infrastrukturbetreibern aus der ganzen Welt aktiv bei der Standardentwicklung – dem sogenannten IFC-Rail-Projekt von buildingSMART International – mit. So konnte im Berichtszeitraum gemeinsam ein sogenannter Candidate-Standard für Eisenbahninfrastruktur, der in den nächsten Jahren zu einem finalen ISO-Standard weiterentwickelt werden soll, erarbeitet und international abgestimmt werden. Damit schafft die ÖBB-Infrastruktur AG die Voraussetzungen für einen international abgestimmten, homogenen und konsistenten Datenfluss und damit die Voraussetzungen für eine weitere Effizienzsteigerung im Bereich der Instandhaltung von Anlagen.

Das Thema „Building Information Modelling" (BIM) ist Teil des Vorhabens für den Aufbau von Datenmanagement und Datenanalytik in einer „ÖBB-Infra Datenfabrik". Diese Datenfabrik hat den Fokus Prozesse, Methodiken und technische Plattformen in einem hohen Reifegrad bereitzustellen, um optimierte datenbezogene Entscheidungen für Planung und Steuerung der Geschäftsprozesse zur Verfügung zu stellen. Damit sollen in Zukunft predictive Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert werden. Basis dafür ist ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur AG in einem „Digital Twin ÖBB-Infrastruktur", der das Gleis- und Streckennetz sowie die darauf installierten Anlagen enthält. Im Bereich des „Digitalen Arbeitsplatzes" ist die Umsetzung von zwei für die digitale Transformation notwendigen Konzernprojekten (Digital Reach und Microsoft 365 Roll-out) geplant. Dabei werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 8.500 Mitarbeiter:innen zum ersten Mal mit einem persönlichen IT-User ausgestattet. Dadurch kann jede:r Mitarbeiter:in im Digital Reach somit in und außerhalb der Arbeitszeit auf die digitalen Services (z. B. Microsoft 365, HR-Portal, Intranet mobil) zugreifen. Weiters wird zur Umsetzung des modernen, digitalen Arbeitsplatzes im Rahmen des strategischen Konzernprojektes „Microsoft 365" ein Roll-out der Cloudlösung Microsoft 365 in nichtbetriebskritischen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 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 Mürztal	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 Strebersdorf	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. Altmannsdorf; 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	2032
	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 Hennersdorf – 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. Die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Seit mehr als 180 Jahren schafft der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Grundlage, um Menschen und Güter nachhaltig zu transportieren und trägt damit aktiv zur Steigerung der Lebensqualität sowie der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei. Die Kund:innen werden mit einer leistungsfähigen Infrastruktur, operativer Exzellenz und attraktiven Services und Dienstleistungen begeistert – heute und auch in Zukunft.

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

- **Kapazitäten schaffen für den Umstieg.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist das Rückgrat der Mobilitätswende in Österreich. Er ist 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 im 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 muss der Kostenzuwachs durch Optimierung von Wertschöpfungstiefe, Innovationen, Steigerung der Arbeitsproduktivität und strategischen Allianzen gedämpft werden.
- **Klimaschutz und Nachhaltigkeit forcieren.** Der „Green New Deal" und die Dekarbonisierung der Wirtschaft stellen den Verkehrssektor vor gravierende Herausforderungen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sieht sich gefordert, den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Energie und Klimaschutz müssen daher ins Zentrum unseres Handelns gestellt werden.
- **Multimodale Zukunft gestalten.** Der Mobilitätsmarkt erlebt einen tiefgreifenden Wandel. Verkehrssysteme wachsen zusammen bzw. entwickeln sich immer mehr zu vernetzten Mobilitätsökosystemen, in welchen das System Bahn weiter an Bedeutung gewinnen wird. Durch Bereitstellung von multimodaler Bahnhofs- und Terminalinfrastruktur sowie von Anlagen- und Betriebsdaten unterstützen wir diese Zukunft.

- **Digitalisierung nutzen, um besser zu werden**. Durch die Digitalisierung bieten sich Möglichkeiten, Mehrwert für Kund:innen und Organisation zu schaffen. Eine zielgerichtete Nutzung der Digitalisierung eröffnet die Chance, Menschen einfacher zu verbinden und Prozesse weiter zu optimieren.
- **Generationenmanagement bewältigen und Diversität erhöhen**. Um auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben, muss der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 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 den ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Arbeitgeber künftig auszeichnen.

#INFRA.Mobilitätswende – Die Unternehmensstrategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Unter dem Titel „#INFRA.Mobilitätswende" legt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine strategische Ausrichtung für die kommenden zehn Jahre vor, um den Erfolg des Konzerns nachhaltig abzusichern.

Die Vision: Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein starker Partner in der Mobilitätswende:
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verbessert seine Produktivität und Klimaeffizienz.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schafft die Kapazitäten für den Umstieg auf die Schiene.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern vernetzt sich analog und digital mit seinen Kund:innen und Partner:innen.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein attraktiver Arbeitgeber mit Vielfalt.

Um diese Vision zu erreichen und den Erfolg der Strategie zu messen, wurden folgende strategische Ziele festgelegt:
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schafft ein attraktives Angebot für die Mobilitätswende.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stärkt den ökologischen Wettbewerbsvorteil der Bahn.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern steigert die Produktivität und Klimaeffizienz.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hält Sicherheit und Pünktlichkeit auf hohem Niveau.

Abgeleitet von der Vision und den strategischen Zielen baut die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auf sechs strategischen Stoßrichtungen auf:
- **Kund:innenzentriertes Geschäftsmodell – mehr Bahn für unsere Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schafft attraktive Services und stellt seine Kund:innen in den Mittelpunkt. Er ist in Österreich und weiten Teilen Europas der Partner für zuverlässige und reibungslose Mobilität. Die neuen Services bringen die analoge und digitale Welt zusammen. Gemeinsam mit Partner:innen verbindet er die Schiene mit Straße, Schiff- und Luftfahrt. Er versteht die Anforderungen seiner Kund:innen und ist entlang der vier Achsen nahe bei ihnen. Die Kund:innen fühlen sich gut aufgehoben.
- **Optimierte Wertschöpfungstiefe – mehr Fokus für unsere Kund:innen.** Um die Ziele zu erreichen, setzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine Mitarbeiter:innen optimal ein und achtet sorgsam auf seine finanziellen Mittel. Er konzentriert sich auf das Wesentliche und arbeitet in Zukunft einfacher und transparenter zusammen. Überall dort, wo er Leistungen nicht selbst erbringen kann, legt er höchstes Augenmerk auf verlässliche Partner:innen und langfristige Beziehungen.
- **Digitalisierung – eine vernetzte Bahn für unsere Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern will den Bahnbetrieb sicherer, wirtschaftlicher und produktiver steuern und auf seinen Strecken kürzere Taktfolgen erreichen. Er setzt dabei auf hoch verfügbare digitale Stellwerke und automatisiert künftig noch stärker. Die Anlagen und Systeme sind miteinander vernetzt und liefern alle Daten in Echtzeit. Der erhöhte Automatisierungsgrad bei der Zugproduktion steigert damit Sicherheit, Kapazität und Wirtschaftlichkeit. Auf den Regionalbahnen nutzt er ab dem Jahr 2025 innovative und kostengünstige Technik.
- **Innovatives Anlagenmanagement – mehr Nachhaltigkeit für unsere Kund:innen**. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern denkt smart und ökologisch und überzeugt mit seinen Anlagen seine Kund:innen ebenso wie die Umwelt. Für den gesamten Lebenszyklus von Anlagen gibt es Standards. Alle Teile sind digital geplant, passen optimal zueinander und sind jederzeit hoch verfügbar. Gemeinsam mit seinen Partner:innen denkt er immer ökologisch und höchst effizient – vom Design, der Planung und Beschaffung, über den Bau bis zum Ausscheiden.
- **Energiewende & Klimaschutz – eine grüne Bahn für die Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern leistet einen wesentlichen Beitrag, um den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Grüner Bahnstrom ist eine der Grundlagen für die klimafreundliche Mobilität. Durch eine Ausbauoffensive für erneuerbare Energien, die Dekarbonisierung der Betriebsstätten und die Steigerung der Energieeffizienz forciert er die Energiewende im System Bahn. Umfassende Ökologisierungsinitiativen in der Anlagenbereitstellung sowie in der Beschaffung stärken die Rolle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns als österreichischer Leitbetrieb für Klimaschutz.
- **Generationenmanagement und Diversität – mehr Vielfalt für die Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein attraktiver Arbeitgeber und fördert Vielfalt, Inklusion und Chancengleichheit. Bis 2030 werden viele engagierte und vielfältige Mitarbeiter:innen neu im Konzern aufgenommen, die gemeinsam als Team an einer erfolgreichen Zukunft arbeiten. Der Konzern hat einen großen Generationenwandel vor sich. Es gilt, das bestehende Wissen sicher weiterzugeben und Raum für neue Ansätze und Ideen zu schaffen.

Strategieumsetzungsprogramm Nordstern

Um die effiziente Umsetzung der Strategie zu gewährleisten, wurden analog zu den sechs strategischen Stoßrichtungen sechs strategische Programme initiiert. Diese werden unter dem konzernübergreifenden Programm „Nordstern" strukturiert und organisiert. Dieses Strategieprogramm wurde bereits 2018 mit dem Fokus auf die strategische Dimension „Wettbewerbsfähigkeit" initiiert und wird um die Dimension „Operative Exzellenz", „Neue Services", sowie „Starkes Team" erweitert.

Das Zielnetz als ein wesentlicher Ansatz zur Strategieumsetzung der INFRA

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

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

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

Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

Infrastrukturausbau

Aufbauend auf dem Nationalen Energie- und Klimaplan wird das jährliche Investitionsprogramm um 5% pro Jahr ausgeweitet. Dies findet sich auch im aktuellen – von der Bundesregierung beschlossenen – Rahmenplan 2022 bis 2027 mit einem Gesamtvolumen von 18,2 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre wieder. Mit diesem Rahmenplan wird an den vorherigen Rahmenplan 2021 bis 2026 angeknüpft. Wesentliche Neuerung betrifft die Investition am österreichischen Teil des Brenner Nordzulaufes.

Mit dem Ausbau und der Modernisierung des Netzes wird ein bedeutender Beitrag für die heimische Wirtschaft geleistet. Dabei werden auch gezielte Investitionen im ländlichen Raum getätigt, welche insbesondere Impulse für die regionale Wirtschaft – Fokus Klein- und Mittelbetriebe – bringen.

Die größten Projekte des laufenden Ausbauprogramms betreffen die Brennerachse und die neue Südstrecke. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Elektrifizierung und Attraktivierung von Regionalbahnen sowie der Stammstrecke der Wiener Schnellbahn. Der Ausbau von Güterverkehrterminals, die Fortführung der Bahnhofsoffensive, des Park & Ride- und Lärmschutzprogramms sowie ein umfangreiches Sicherheits- und Betriebsführungspaket (inkl. Digitalisierungsschwerpunkten) tragen ebenso wesentlich dazu bei, entsprechend dem Zielnetz 2025+ ein hoch attraktives System Schiene für Generationen zu schaffen.

Park & Ride-Ausbau

Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Um die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn möglichst einfach zu gestalten, hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den vergangenen Jahren bereits verstärkt Park & Ride-Anlagen errichtet. Mit der Zielsetzung, auch in den nächsten Jahren jährlich rd. 1.500 Pkw-Stellplätze sowie 1.500 überdachte Zweiradabstellplätze neu in Betrieb zu nehmen, soll dieser Weg weiterverfolgt werden. Das Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt im Umfeld von Ballungsräumen (z. B. im Umkreis von rd. 30 km von Hauptstädten). Es ist nicht vorgesehen, Park & Ride-Anlagen direkt in den Hauptstädten zu errichten. Situierungen von Park & Ride-Anlagen sollen so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr schon im Nahbereich der „Quelle" strukturiert angesprochen wird (frühzeitiger Umstieg auf den ÖV).

E-Mobility

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

Die Dekarbonisierung der Kfz-Flotte wird durch vermehrten Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie vorangetrieben.

Die Flotte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfasst im Geschäftsjahr 2021 168 Elektrofahrzeuge, 52 davon werden im Rahmen des österreichweiten Carsharingangebots „ÖBB Rail&Drive" angeboten.

Die ÖBB als attraktiver Arbeitgeber mit Vielfalt

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wird stetig vielfältiger, diverser und befindet sich inmitten eines Generationenwandels. Im Jahr 2021 sind 793 Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung in den Ruhestand gewechselt, und 553 Mitarbeiter:innen haben den ÖBB-Infrastruktur-Konzern verlassen. Um dem entgegenzuwirken, wurden im ÖBB-Konzern 2021 3.764 Mitarbeitende (inklusive Ausland und Lehrlinge) aufgenommen – im ÖBB-Infrastruktur-Konzern waren es 1.273 Mitarbeiter:innen. Aufgrund der Mobilitätswende und der zunehmenden Technologisierung ändern sich die Anforderungen an die Führungskräfte und Mitarbeiter:innen, die eingesetzten Technologien und die dafür benötigten Qualifikationen. Die Hauptthemen und Herausforderungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind dabei der Generationenwandel, die ÖBB als attraktiven und diversen Arbeitgeber zu positionieren, die Gesundheit der Mitarbeiter:innen zu fördern sowie Aus- und Weiterbildungen zielgerichtet anzubieten. Das Ziel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und seiner Mitarbeiter:innen ist es, dabei immer die beste Leistung für seine Kund:innen zu erbringen.

Um den Generationenwandel und die damit einhergehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können, bedarf es eines nachdrücklichen Engagements hinsichtlich der strategischen Schwerpunkte: die Arbeitgebermarke ÖBB muss weiter gestärkt, zielgerichtete Aus- und Weiterbildung forciert sowie das Personalmanagement weiter effektiviert werden. Dieses ist die solide Basis zur optimalen Planung und Steuerung. Innerhalb der sogenannten Massenfunktionen (Fahrdienstleiter:innen, Verschub und technische Instandhaltung) wird der langfristige Bedarf an Mitarbeitenden in der strategischen Planung bestimmt. Um die Bedürfnisse, Wünsche und Anregungen der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Zukunft weiter mit berücksichtigen zu können, wurde im September 2021 eine konzernweite Mitarbeiter:innenbefragung durchgeführt.

Die ÖBB positionieren sich – nach außen sowie nach innen – glaubwürdig als attraktiver Arbeitgeber, um so den spezifischen Personalbedarf weiterhin decken zu können. Im Rahmen von zahlreichen Kooperationen mit einschlägigen Bildungseinrichtungen, insbesondere mit HTLs und Hochschulen, wird bereits frühzeitig persönlicher Kontakt aufgebaut. Im Hinblick darauf war es auch 2021 geboten, verstärkt auf die Digitalisierung zu setzen und entsprechende Onlineformate anzubieten. Auf diese Weise wird bereits bei potenziellen künftigen Bewerber:innen das Interesse am ÖBB-Infrastruktur-Konzern geweckt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bekennt sich zur Vielfalt und Diversität der Belegschaft. Zahlreiche und vielversprechende Maßnahmen sind Teil der #INFRA.Mobilitätswende und erhöhen ebenfalls die Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeberin. Der seit 2020 im Konzern etablierte Frauen-Karriere-Index (FKi) erhebt und vergleicht diese Entwicklung mit anderen Unternehmen und unterstreicht den kontinuierlichen Verbesserungsprozess in den vier Handlungsfeldern Unternehmen, Arbeitszeit, Familie und Beruf sowie Außenwirkung. So tragen Schwerpunktprogramme wie „Mehr Fahrdienstleiterinnen" oder „Frauen in der Technik #joboffenSIEve" zur Erhöhung des Frauenanteils bei. Auch Maßnahmen wie diverse Mentoringprogramme, die Attraktivitätssteigerung der Väterkarenz, die „RailMap*Vereinbarkeit Familie & Beruf" und viele mehr leisten ihren positiven Beitrag.

Viele dieser Werkzeuge und Maßnahmen finden sich auch in der Diversity-Toolbox wieder. Diese wird den Führungskräften zur Verfügung gestellt, um bei der Erreichung des Ziels zur Erhöhung des Frauenanteils mitzuwirken. Der Wandel hin zur Attraktivitätssteigerung des Konzerns sowie zur Erhöhung des Frauenanteils wird in einem HR-Dashboard erfasst, einem halbjährlichen Diversity-Bericht sowie in einem umfassenden Maßnahmenmonitoring.

Vielfältige Faktoren beeinflussen die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen am Arbeitsplatz. Genauso vielfältig wie die Einflussfaktoren und die Bedürfnisse sind, müssen die Angebote und Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements sein, um die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen zu stärken. Das betriebliche Gesundheitsmanagement des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns hat das Ziel, die Arbeitsfähigkeit und die Gesundheit der Mitarbeitenden dahingehend zu fördern und zu erhalten, dass die vorhandenen Ressourcen optimal genutzt und Belastungen reduziert werden. Zur Zielerreichung wurden 2021 vielfältige Gesundheitsangebote und Gesundheitsmaßnahmen bedarfsgerecht etabliert.

Aufbauend auf den drei Schwerpunkten „Gesundheitsförderung und Prävention", „Gesundheit als Führungsaufgabe" und „Betriebliche Wiedereingliederung" wurde ein besonderer Fokus auf Entwicklung und Umsetzung der „Gesundheitstoolbox" gelegt. Für das gegenständliche Wirtschaftsjahr wurde ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Arbeitsfähigkeit etabliert und umgesetzt. Dieses beinhaltet sowohl konzernweite als auch bereichsspezifische Maßnahmen. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen wurde 2021 mit einem entsprechenden Maßnahmentracking verfolgt.

Um in Zukunft die vielfältigen Einflussfaktoren und Bedürfnisse der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen noch besser berücksichtigen zu können, wird der Arbeitsfähigkeitsindex (Gesundheitsindex), welcher 2021 erstmals bei der Mitarbeiter:innenbefragung erhoben wurde, eine bedeutende Rolle in der Angebotsgestaltung des Betrieblichen Gesundheitsmanagements einnehmen.

Im Sinne des lebenslangen Lernens und der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen gemäß den beruflichen Anforderungen begleitet das Unternehmen die Mitarbeitenden und Führungskräfte mit einem abgestimmten und umfangreichen Angebot an Ausbildungen vom Ein- bis zum Austritt.

Einen besonderen Schwerpunkt setzt die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Aus- und Weiterbildung. So befanden sich zum Start des Lehrjahres 2021 am 1. September rd. 1.800 Lehrlinge in Ausbildung. Die Lehrlinge profitieren von modernen Lehr- und Lernmitteln sowie neu errichteten Lehrwerkstätten und der Errichtung des neuen Lehrlingsheims in St. Pölten. Im Jahr 2021 wurden 427 Lehrabschlussprüfungen positiv abgeschlossen. Davon konnten rd. 77% der Lehrlinge übernommen werden. Zusätzlich werden im Bereich der Erwachsenenausbildung diskriminierungsfrei für interne und externe Kund:innen 144 verschiedene Bildungsprodukte in höchster Qualität angeboten.

Neue Mitarbeiter:innen werden rasch ins Unternehmen integriert und jobrelevantes Wissen systematisch aufgebaut. Das erlangte Wissen wird gesichert an die nächste Generation weitergegeben. Mit dem Rotationsprogramm „infra:techrotation" werden Berufseinsteiger:innen im technischen Bereich rasch und vor allem bedarfsgerecht für ihre zukünftigen Aufgaben fit gemacht.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz – Bahn und Bus als nachhaltige Mobilitätsanbieter

Die Versorgung der EVUs auf dem elektrifizierten österreichischen Schienennetz erfolgt durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu 100% mit Bahnstrom aus erneuerbarer Energie. Eine wichtige Rolle spielen dabei die acht eigenen Wasserkraftwerke, die rd. ein Drittel des benötigten Bahnstroms erzeugen. Dazu kommen das weltweit erste Bahnstrom-Solarkraftwerk im niederösterreichischen Wilfleinsdorf sowie die Aufdachanlage im Umformerwerk Auhof und die Versuchsanlage an der Lärmschutzwand im Bereich Unterwerk Tullnerfeld. Im Entstehen sind noch die Anlagen in Kottingneusiedl, Ladendorf und am Logistik Center Inzersdorf.

Die ÖBB haben sich als eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs positioniert und eine Reihe von strategischen Zielen definiert. Diese sind unter anderem:
- die Erhöhung der Eigenerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern (Wasser, Wind, Sonne) zur wirtschaftlichen Sicherung der Stromversorgung,
- die Erhöhung der Versorgungssicherheit und Stabilisierung der Stromkosten und
- eine schrittweise Umstellung auf 100% CO_2-freie Energieversorgung der Bahninfrastruktur.

Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos – Errichtung eines Pumpspeicherkraftwerkes mit einer Leistung von 170 MW –kann das bisher nicht verwendete energetische Potenzial zwischen den beiden größten bestehenden Stauseen Tauernmoossee und Weißsee genutzt werden. Durch das Pumpspeicherkraftwerk mit einer zusätzlichen Jahresproduktion von ca. 16 GWh werden keine weiteren Gewässer belastet. Die Kraftwerke der ÖBB liefern Strom zu stabilen Kosten und tragen wesentlich zur Erhöhung der Versorgungssicherheit bei. Die Eigenerzeugung wird auf knapp über 40% steigen, inklusive der Partnerkraftwerke sogar auf 67%. Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos leistet die ÖBB-Infrastruktur AG einen wesentlichen Beitrag zum CO_2-freien Bahnfahren sowie zur Erreichung der österreichischen und europäischen Klima- sowie Umweltziele.

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

Das Reinvestitionsvorhaben „Kraftwerk Spullersee, Standortoptimierung (Bau)" leistet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser strategischen Ziele. Das Kraftwerk wurde dem größten Umbauvorhaben seiner rd. 100-jährigen Geschichte unterzogen. Mit der Erneuerung der Druckrohrleitung und der Stollenrohrleitung wurde das Kraftwerk im Jahr 2021 auf den Stand der Technik gebracht und die Bahnstromversorgung in Vorarlberg abgesichert. Zudem erfordert das zunehmende Schienenverkehrsaufkommen und insbesondere die Verdichtung des Schienenverkehrs (Taktfahrplan) die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnstromsystems. Das Kraftwerk Spullersee nutzt heimische Wasserkraft und wird zur Lieferung von umweltfreundlichem CO_2-freiem Bahnstrom als Treibstoff für die „grüne Bahn" eingesetzt.

Neben den Projekten zum Ausbau der Wasserkraft engagiert sich die ÖBB-Infrastruktur AG auch für den Ausbau bahneigener Fotovoltaik- und Windkraftanlagen. Im Bereich der 50 Hz Fotovoltaikanlagen wurde das 2020 gestartete Ausbauprogramm konsequent fortgesetzt. Zusätzlich zu den mit Ende 2020 21 bestehenden Anlagen mit einer Leistung 1.500 kWp wurden 2021 17 Anlagen mit einer Gesamtleistung von 2.500 kWp errichtet.

Im Bereich der 16,7-Hz-Fotovoltaik-Technologie haben die ÖBB Pionierarbeit geleistet. 2015 ging die weltweit erste 16,7-Hz-Bahnstrom-Fotovoltaik-Anlage in Wilfleinsdorf (NÖ) in Betrieb. 2020 kamen zwei weitere Bahnstrom-Fotovoltaik-Anlagen hinzu: eine Anlage am Dach des Frequenzumformerwerks Auhof und ein Pilotprojekt einer Fotovoltaikanlage an einer Schallschutzwand in der Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld. Die Anlage dient vor allem dem Erfahrungsgewinn mit unterschiedlichen Montagetechnologien an vertikalen Flächen und zur Beobachtung der Wechselwirkungen zwischen Bahnbetrieb und der Stromproduktion. 2021 wurden zwei weitere Bahnstrom-Fotovoltaikanlagen auf Freifläche (NÖ) sowie eine Aufdachanlage (W) mit einer Gesamtleistung von 4.361 kWp errichtet. Insgesamt befinden sich sechs Bahnstrom-Fotovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von 5.477 kWp im Einsatz. Im Jahr 2022 soll der Fotovoltaikausbau fortgesetzt werden. Zudem soll Mitte 2022 die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit ca. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen. Da die notwendige 16,7-Hz-Technologie noch nicht am Markt verfügbar ist, werden für die Umsetzung notwendige Komponenten in Zusammenarbeit mit dem Hersteller entwickelt.

Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt über insgesamt 250 ölbefeuerte Heizungsanlagen in ihren Bestandsgebäuden.

Die Reihenfolge und die Anzahl der bestehenden ölbefeuerten Heizungsanlagen, welche bis zum Geschäftsjahr 2030 auf Alternativenergieträger umgebaut werden, wurde in Abhängigkeit ihres Baujahres festgelegt.

Folgende alternative Energieträger sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Anschluss-, Installations- und Betriebskosten an Stelle der ölbefeuerten Heizungsanlagen vorgesehen:
- Nah- bzw. Fernwärme – bei Vorhandensein eines örtlichen Verteilungsnetzes
- Elektro 50Hz – elektrisch betriebene Heizflächen (auf- und/oder unterputz installiert)
- Wärmepumpen/50Hz – Umgebungsluft als Energieträger (Luft/Wasser Wärmepumpe)
- Pellets – Feststoffheizung unter Verwendung des Öltankraumes als Pelletspeicher

Mit Forschung und Entwicklung sowie Innovation zum Erfolg in der Zukunft

Innovation als wichtiger Hebel für die Strategieerreichung

Innovation ist ein wesentlicher Hebel zur Erreichung der strategischen Ziele des ÖBB-Konzerns. Dabei konnten in den vergangenen Jahren schon einige Erfolge erzielt werden. Es gilt jedoch, die Arbeit kontinuierlich fortzusetzen und Innovation als starke Triebkraft zur Strategieumsetzung im Unternehmen stärker zu verankern. Die Ableitung von Innovationsthemen aus der Strategie und der Fokus auf das Kerngeschäft leisten einen wesentlichen Beitrag, um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn weiter zu stärken. Die Wirkung unserer Innovationskraft wird am Erreichen der strategischen Ziele gemessen.

Open Innovation

Um die Innovationskultur im ÖBB-Konzern zu stärken, wurde die Methode der „Open Innovation" etabliert. Gemeinsam mit internen Stakeholder:innen und Kund:innen wird nach neuen Lösungen und Services gesucht, um das Bahnfahren von morgen zu gestalten. Dazu zählen neben fachlich qualifizierten Mitarbeiter:innen, geeigneten Räumlichkeiten wie dem „Open Innovation Lab" auch eine breite Palette an Methoden um Innovationen zu ermöglichen. Bei der Umsetzung von Innovationsinitiativen wird das Prinzip „Rapid Prototyping" angewandt: Aus Ideen werden rasch Prototypen entwickelt, die sofort im Markt bei den Kund:innen getestet und auf Basis des Feedbacks weiterentwickelt werden. Der sich wiederholende Prozess erlaubt es, Ideen effizient und rasch zu relevanten Produkten, Services und Prozessen zu gestalten. Diese Methode schafft die Möglichkeit, in kurzer Zeit Kund:innenbedürfnisse zu verstehen und die Produkte dafür maßzuschneidern.

Ideenwerkstatt als kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)

Um das Potenzial aller ÖBB Mitarbeiter:innen für Ideen bestmöglich zu fördern und so gemeinsam die Weiterentwicklung der Zukunft des Konzerns voranzubringen, gibt es die Ideenwerkstatt zur Einbringung von Verbesserungsvorschlägen. Damit wollen wir stetig unsere Produkte, Services und Prozesse optimieren. Interne Fachexpert:innen prüfen, welche Ideen in die nächsten Schritte weitergetragen werden. 2021 (Stand per 31.12.2021) wurden 438 Ideen in der Ideenwerkstatt durch Mitarbeiter:innen eingebracht und 166 davon erfolgreich umgesetzt. Durch diese Verbesserungsmaßnahmen gelang es uns seit 2015 ein berechnetes Einsparungspotenzial von rd. 17,5 Mio. EUR zu heben.

Forschung und Entwicklung als Grundlage für Innovationen

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

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Ausblick ÖBB-Konzern

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: demographischer 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 ermöglich. 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 Kryptografie 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 ausgetauscht werden, werden über Web3 Werte (z. B. Geld) versendet; ganz ohne Dritte.

Die **Data Economy (& Monetarization)** 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 bieten primär Plattformen an. Die Funktion und Art der digitalen Plattformen können sich jedoch deutlich unterscheiden. Während einige Plattformen Dienstleistungen anbieten, bieten andere wiederum Produkte, Zahlungen oder andere Softwareentwicklungen 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 technische 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.

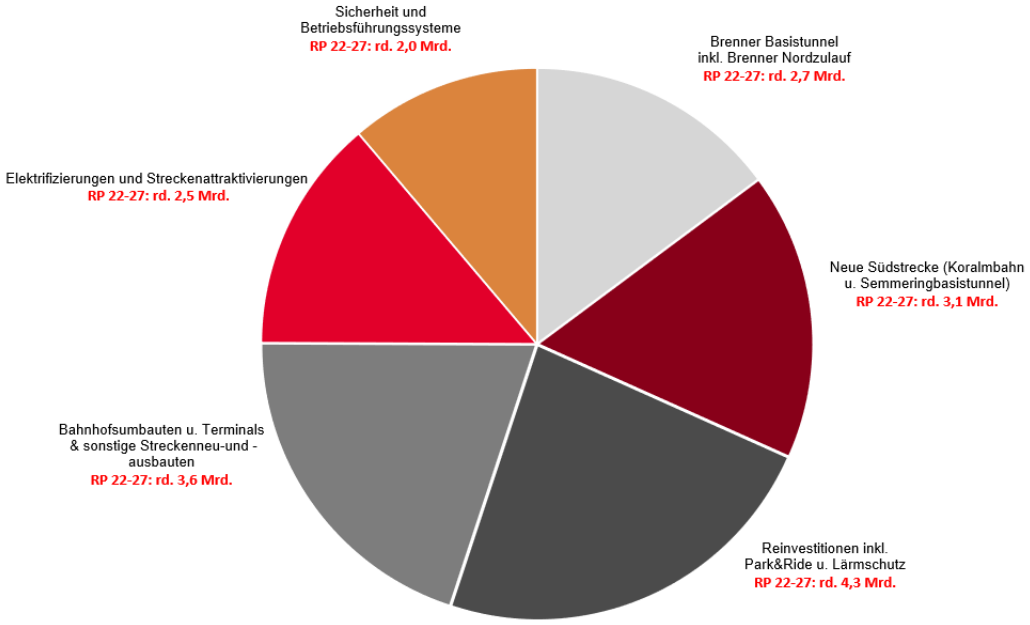
Der Transformationsprozess, in dem sich unsere Wirtschaft und Gesellschaft befindet, verlangt danach, sich schon heute proaktiv und ohne Druck von außen, mit Trends zu beschäftigen. Denn diese eröffnen die geschäftlichen Möglichkeiten von morgen. Die durch das Trend.Radar geschaffene Trendwelt bildet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

Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Rahmenplan 2022 bis 2027

Wir investieren in den nächsten sechs Jahren rd. 18,2 Mrd. EUR in ein modernes Eisenbahnnetz. Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 wird an den vorherigen Rahmenplan 2021 bis 2026 angeknüpft, Projekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 2,8 Mrd. EUR wurden neu aufgenommen. Wesentliche Neuerung betrifft die Investition zum österreichischen Teil des Brenner Nordzulauf. Für den viergleisigen Ausbau zwischen Schaftenau und dem Knoten Radfeld (österreichischer Abschnitt) im Unterinntal ist nun die Finanzierung für den Bau hinterlegt.

Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 werden wesentliche Aspekte des aktuellen Regierungsprogramms im Bahnbereich auf Schiene gebracht. Zusammen mit den geplanten Angebotsausweitungen und der Einführung des Klimatickets wird somit ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet.



Investitionen in die großen Hauptstrecken bringen schnellere Verbindungen zwischen den großen Ballungsräumen Österreichs. Neben den großen Hauptstrecken werden die Regionalbahnen weitere attraktiviert und weiter elektrifiziert. Damit wird der Umstieg auf die Bahn auch in den ländlichen Gebieten attraktiver. Geschaffen werden zudem mehr Kapazitäten für den Güterverkehr, damit längere, schwerere und damit wirtschaftlichere Züge fahren können – das sichert die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der „Digitalisierung der Schiene" für mehr Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb. Für Reisende optimiert der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch das Mobilfunknetz entlang der Strecken. Für eine zeitgemäße Information der Bahnreisenden wird auch in die Digitalisierung der Kund:inneninformation investiert.

Bei der Koralmbahn sind einzelne Teile bereits in Betrieb, die nächste große Teilinbetriebnahme ist für 2023 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt gehen die Streckenteile auf Kärntner Seite in Betrieb. Die Gesamtinbetriebnahme ist mit Fahrplanwechsel Ende 2025 geplant. Beim Semmering-Basistunnel schreiten die Arbeiten zügig voran: Bereits mehr als 80 Prozent des Tunnels sind im Rohbau bereits gegraben. Die Inbetriebnahme des Bahnverkehrs durch den Tunnel ist für den Fahrplanwechsel Ende 2028 geplant.

Klimaschutz

Im Bereich Wasserkraft wurde 2021 ein Revitalisierungsprojekt erfolgreich abgeschlossen und zwei Erweiterungsprojekte befinden sich aktuell in Umsetzung. Diese Anlagen steigern die Produktion um ca. 45 GWh p. a.

Das Fotovoltaik-Ausbauprogramm wurde 2021 mit der Errichtung von 17 weiteren 50-Hz-Fotovoltaikanlagen mit einer Leistung von 2.500 kWp und drei 16,7-Hz-Fotovoltaikanlagen mit einer Leistung von rd. 4.400 kWp fortgesetzt. Bis 2030 soll eine Ausbauleistung von knapp 100 MWp auf Gebäuden, Bahnsteigen und Freiflächen erreicht werden.

Neben dem Ausbau der Solarkraft engagiert sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch im Bereich der Windkraft. Mitte 2022 soll die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit ca. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen.

In den Folgejahren ist auf Basis der Betriebserfahrungen mit der Prototyp-Windkraftanlage ein Windkraft-Roll-out geplant.

Digitalisierung

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

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

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

Die Modernisierung der Planung, Disposition und Abwicklung von AVZ-Leistungen (Leistungen für Anlagen, Verschub, Zugvorbereitung) wird als Prototyp im Projekt „PORTHOS" erprobt und anschließend umgesetzt. Dadurch werden Medienbrüche reduziert und regelmäßige, manuelle Tätigkeiten minimiert. Das Ziel besteht in der Realisierung einer hochgradig automatisierten Machbarkeitsprüfung und Disposition aller Verschubstandorte mittels standardisierter Schnittstellen. Ebenso werden durch eine neue, prozessoptimierte Softwareumsetzung fünf Altapplikationen abgelöst. Auch die Digitalisierung betrieblicher Prozesse im Bahnbetrieb wird durch hochgradig systemische Unterstützung und die Übermittlung von abfahrtsgenauen Fahrplänen und Zugpapieren via Datenschnittstellen zahlreiche manuelle Tätigkeiten und Medienbrüche reduzieren. Dies ermöglicht den Entfall von Papierausdrucken, eine präzisere Disposition, höhere Taktung sowie höhere betriebliche Sicherheit für Triebfahrzeugführer:innen, da zielgerichtete Informationen vorhanden sein werden.

Um die zunehmende Anzahl an Zugfahrten disponieren zu können, wird eine automatisierte Konflikterkennung sowie -lösung stufenweise in die digitalen Traffic-Management-System-Module der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert. Mit den Entwicklungen aus dem Projekt AZL – adaptive Zuglenkung – werden die Konflikte am Schienennetz auf Basis von Echtzeitdaten und mittels intelligenter Algorithmen identifiziert. In einer stufenweise Umsetzung wird dann die automatisierte Lösung der Konflikte implementiert. Die Information des optimierten Betriebsablaufs wird über definierte Schnittstellen an die Triebfahrzeugführer:innen des jeweiligen Zuges als Fahrempfehlung weitergegeben. Durch diese intelligente Beeinflussung des Zugverkehrs kann die Effizienz weiter gesteigert werden, was sich positiv auf die Betriebsqualität und den Energiebedarf auswirkt.

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

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

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

Das Thema „Building Information Modelling" (BIM) ist Teil des Vorhabens für den Aufbau von Datenmanagement und Datenanalytik in einer „ÖBB-Infra Datenfabrik". Diese Datenfabrik hat den Fokus, Prozesse, Methodiken und technische Plattformen in einem hohen Reifegrad bereit- und so optimierte datenbezogene Entscheidungen für Planung und Steuerung der Geschäftsprozesse zur Verfügung zu stellen. Damit sollen in Zukunft predictive Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert werden. Basis dafür ist ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur in einem „Digital Twin ÖBB Infrastruktur", der das Gleis- und Streckennetz sowie die darauf installierten Anlagen enthält. Im Bereich des „Digitalen Arbeitsplatzes" ist die Umsetzung von zwei für die digitale Transformation notwendigen Konzernprojekten (Digital Reach und Microsoft 365 Roll-out) geplant. Dabei werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 8.500 Mitarbeiter:innen zum ersten Mal mit einem persönlichen IT-User ausgestattet. Dadurch kann jede:r Mitarbeiter:in im Digital Reach somit in und außerhalb der Arbeitszeit auf die digitalen Services (z. B. Microsoft 365, HR Portal, Intranet mobil) zugreifen. Weiters wird zur Umsetzung des modernen, digitalen Arbeitsplatzes im Rahmen des strategischen Konzernprojektes „Microsoft 365" ein Roll-out der Cloudlösung Microsoft 365 in nichtbetriebskritischen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2022 bis 2027 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kund:innennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

D. Forschung und Entwicklung

Mit #INFRA.mobilitätswende als der Grundsatzstrategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wurden 2020 bestehende Herausforderungen und zu erwartende Bedarfe sowie ein damit verbundenes Zielbild auf Konzernebene dargestellt. Um die damit verbundenen technologischen Herausforderungen und Bedarfe zu adressieren und in diesem Kontext wirtschaftlichen Mehrwert zu schaffen, ist ein zielgerichteter Einsatz von (neuen) Technologien notwendig. Kernelemente der bis zum Jahr 2028 ausgerichteten F&E-Strategie sind daher konkrete Schwerpunkte und Leuchtturmprojekte mit ausgeprägter Anwender- und Umsetzungsorientierung, welche einen messbaren Beitrag zur Steigerung von Kapazität, Produktivität und/oder Qualität leisten sollen:

- Kapazität: Erhöhung der Systemkapazität und Systemleistungsfähigkeit
- Produktivität: Steigerung der Produktivität durch Erhöhung der Systemeffizienz (Kapazität und Auslastung pro Anlageneinheit) und Senkung der Stückkosten des Systems sowie der Produkte
- Qualität: Erhöhung der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des Systems

Darauf aufbauend sowie unter Berücksichtigung eines Umfeldes, das ebenfalls mit einzubeziehen ist, wie z. B. die ÖBB Technologiestrategie, das Zielbild des European Rail Research Advisory Councils (ERRAC Vision 2030/2050) und auch die Strategic Rail Research and Innovation Agenda der ERRAC sind aktuell sechs strategische F&E-Stoßrichtungen definiert und 19 zugehörige operative F&E-Leuchtturminitiativen etabliert. Letztere haben Signalwirkung für Folgevorhaben, sollen großvolumig und mehrjährig konzipiert sein und eine strategische (Neu-)Ausrichtung unterstützen. Das zugehörige Projektportfolio subsummiert technologische Druckpunkte des Konzerns. Eine jährliche Evaluierung der Ausrichtung und Schwerpunkte sind etabliert.

Mit diesem Projektportfolio ist sichergestellt, dass der Fokus auf Forschungsfelder mit starkem europäischem Kontext liegt und bei erfolgreicher F&E mit diesem nachhaltig eine Steigerung von Kapazität, Produktivität und Qualität im System Bahn generiert werden kann.

Neben dem Bearbeiten des strategischen Settings, das zusammen mit vielen Stakeholder:innen wie u. a. der ÖBB-Holding AG, dem BMK, dem Shift2Rail Joint Undertaking aber auch wichtigen Partnern aus Industrie und Wissenschaft umgesetzt wurde, war die F&E-Agenda des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch 2021 wieder ganz stark geprägt von der Vorbereitung bzw. dem Start großer F&E-Initiativen.

Das im Juni 2020 im Rahmen des nationalen Förderprogramms „COMET – Competence Centers for Excellent Technologies" eingereichte Projekt „Rail4Future – Resilient Digital Railway Systems to enhance Performance" mit dem Schwerpunktthema „Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn" bekam im Dezember 2020 den positiven Zuschlag. Im April 2021 erfolgte offiziell der Projektstart mit der Kick-off-Veranstaltung. Mit über 100 Teilnehmer:innen, die die Partner aus Wissenschaft, Industrie und Bahninfrastrukturunternehmen aber auch die Fördergeber des Bundes (BMK & BMDW) und der Länder Wien und Steiermark vertraten, war dieses Event in höchstem Maße erfolgreich. Der Fokus der Forschungsschwerpunkte wurde auf die Komponenten des Fahrweges sowie auf die Komponenten Brücke und Tunnel gerichtet, wobei auch hier wiederum die Instrumente Digitalisierung und Simulation zur Bewerkstelligung der zukünftig zu erwartenden Herausforderungen im Mittelpunkt standen. Das Projekt Rail4Future hat eine Laufzeit bis Mitte 2024.

Im Jänner 2021 wurde die ÖBB-Holding AG im Draft des Annex zum Single-Basic-Act zur Etablierung des Europe`s Rail Joint Undertaking offiziell aufgenommen. Somit war auch für die ÖBB-Infrastruktur AG, die die Ambitionen der ÖBB-Holding AG zur Beteiligung am Nachfolgeinstrument zu Shift2Rail aktiv unterstütz hat, der Weg frei, ihre Ambitionen in den einzelnen Areas aufbauend auf den nun bekannten Rahmenbedingungen zu definieren und zu priorisieren. Final will die ÖBB-Infrastruktur AG operativ in vier Flagship-Areas mit großvolumigen Projekten mitwirken: TMS+, ATO+, Regional Railways & Freight.

Seit Anfang 2021 ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch aktiv als Partner im Programm European DAC Delivery beteiligt. Dieses hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 die aktuell in Einsatz befindlichen Schraubenkupplungen, die insbesondere bei Waggons zur Güterbeförderung verbaut sind, durch eine automatische Kupplung zu ersetzen. Diese soll neben der Automatisierung des Kupplungsvorganges auch mit integrierter Strom- und Datenbusleitung ausgestattet sein, womit die für die Automatisierung des Zugbetriebs unabdingbaren Enablertechnologien Zugsintegrität und Zugslängenfeststellung ebenfalls abgedeckt sind. Am Programm sind Partner aus Industrie und Eisenbahn aus ganz Europa beteiligt. Die Koordination erfolgt durch Shift2Rail. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat in diesem Zuge den Lead zum Kapitel „DAC im Zusammenspiel mit Infrastruktur, Netzkapazität und Green Deal" gemeinsam mit der Trafikverket übernommen.

Neben diesen beiden Schwerpunkten wurden auch 2021 wiederum viele weitere ÖBB Projekte durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist beispielsweise weiterhin am „Shift2Rail Joint Undertaking" beteiligt. Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in Europa. Auf nationaler Ebene wird eng mit dem BMK und der FFG zusammengearbeitet.

Mit Stichtag 31.12.2021 2021 befanden sich in der ÖBB-Infrastruktur AG 89 teilweise zusammenhängende und übergreifende F&E-Projekte in Bearbeitung. Darin enthalten sind auch jene Einzelprojekte, die im Rahmen der Forschungsinitiativen Verkehrsinfrastrukturforschung VIF, Shift2Rail, TARO und Rail4Future verfolgt werden.

Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 21,8 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2024 ohne Abzug von Förderungen).

Auszug aktueller Projekte

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

Simulation im Digitalen Zwilling

Übergeordnetes Ziel dieser Forschungsinitiative ist die Bereitstellung einer virtuellen Umgebung, um
- Fragestellungen hinsichtlich der Steuerung und Planung von Kapazitäten im Eisenbahnnetz in „Echtzeit" beantwortbar zu machen,
- die zugehörigen zeitlichen Kostenentwicklungen der dazu notwendigen Infrastruktur in definierter Qualität und Verfügbarkeit mit Methoden der Probabilistik prognostizieren zu können
- sowie den Einsatz neuer Technologien, Komponenten und Prozesse virtuell simulieren zu können und damit Innovationszyklen wesentlich zu verkürzen.

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

Positionierung und Zugintegrität

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

Die SIL4-fähige Positionierung der Züge inkl. Sicherstellung der Zugintegrität ist die Basis für den zukünftigen Bahnbetrieb. SiL4-fähige Greenlight-Anwendungen eröffnen somit die Vision eines dichteren Zugverkehrs durch Aufhebung des blockbasierten Fahrens. Die genannten Entwicklungen sind bisher allesamt mit den Expert:innen der ÖBB-Infrastruktur AG vorangetrieben worden. Um aber auch eine Kongruenz mit den Bemühungen der Europäischen Kommission zur Entwicklung eines fortschrittlichen Signalisierungs- und Automatisierungssystems herzustellen, das fähig ist, den höchsten Automatisierungsgrad anzuwenden (bis hin zu Moving Blocks), ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch Partner an den entsprechenden Projekten im Rahmen der europäischen Bahnforschungsinitiative Shift2Rail.

Komponenten

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

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

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

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

Smart Maintenance

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

In diesem Zusammenhang können beispielhaft zwei Projekte genannt werden.

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

Mittels Simulationen und dem Evaluieren in realer Umgebung sollen wissenschaftlich abgesicherte Erkenntnisse als Grundlage für die Bereitstellung einer kosteneffizienten Infrastruktur, die die zukünftig automatisiert und autonom ablaufenden Verschubprozesse möglich macht, erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang können beispielhaft die beiden Projekte „TARO" und „DACIO" genannt werden.

Insgesamt wird als Ziel die Bereitstellung wissenschaftlich abgesicherter Methoden und zertifizierungsfähiger Demonstratoren für eine zukünftige vollautomatisierte Zugsvorbereitung verfolgt, um
- Verschubprozesse zur Zugszusammenstellung zu beschleunigen,
- die Kapazitäten von Verschubknotenbahnhöfen zu steigern
- und damit das Produkt Zugsbereitstellung wettbewerbsfähig anbieten zu können.

E. Konzernbeziehungen

Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB-Holding AG erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z. B. Marketing- und Treasury-Leistungen. Diese werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2021 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 18,8 Mio. EUR (Vj: rd. 17,7 Mio. EUR) als Konzernumlage in Rechnung gestellt.

Unmittelbare Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG sind vor allem die Teilkonzernmuttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft („ÖBB-Personenverkehr AG"), die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft („Rail Cargo Austria AG") und die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft („ÖBB-Infrastruktur AG").

ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 352,6 Mio. EUR (Vj: rd. 320,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 17,2 Mio. EUR (Vj: rd. 14,6 Mio. EUR) verrechnet.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines Güterverkehrs zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2021 Gesamterträge in Höhe von rd. 88,7 Mio. EUR (Vj: rd. 94,1 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) aktiviert.

Mit der Rail Cargo Logistic Environmental Services GmbH wurden im Berichtsjahr Gesamterträge in Höhe von rd. 11,8 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR) erzielt. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden rd. 74,2 Mio. EUR (Vj: rd. 67,1 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 30,1 Mio. EUR (Vj: rd. 27,4 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH"). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 184,1 Mio. EUR (Vj: rd. 174,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 18,0 Mio. EUR (Vj: rd. 16,5 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH. Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 33,8 Mio. EUR (Vj: rd. 29,9 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 34,1 Mio. EUR (Vj: rd. 33,4 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 7,0 Mio. EUR (Vj: rd. 8,1 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit der Gesellschaft rd. 18,7 Mio. EUR (Vj. rd. 19,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 98,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,5 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 8,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,8 Mio. EUR) aktiviert.

F. Chancen- und Risikobericht

Das Chancen- und Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. Ziel ist es, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern. Das soll bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale absichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten. Grundlage dafür sind die fortgeschriebenen Bewertungen oder Erfahrungswerte.

Chancen und Risiken sind im ÖBB-Infrastruktur-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 36 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-Infrastruktur AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage werden dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Infrastruktur AG umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt.

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

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

Für das Jahr 2022 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

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

Beim Auftreten weiterer COVID-19-Wellen bzw. von Pandemien im Allgemeinen könnten die Auswirkungen sämtlicher angeordneter Maßnahmen der Behörden (v. a. zeitlich limitierte Entgeltreduktionen bzw. Entgelterlass) mittelfristig zu einer Verschlechterung des Ergebnisses und der Liquidität führen. Die Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Monate zur Bewältigung der Pandemie wirken jedoch risikomindernd.

Operativer Betrieb

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen und Programmen begegnet: So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenhinweiskarte). Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices und der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Anlagenräume. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallssicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliches Ausfallskonzept für Schlüsselelemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kund:inneninformationssysteme Teil der Betriebsführungsstrategie. Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen, unter anderem bei Rollmaterial und Lokomotiven, zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB Mitarbeiter:innen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Um auf die Auswirkungen eines Blackouts infrastrukturseitig besser vorbereitet zu sein, wurden einerseits spezifische Störfallkonzepte im Betriebs- und Energiebereich erstellt, andererseits Blackout-Krisenstabsübungen durchgeführt. Zweck der Krisenstabsübung ist es, Abläufe zu simulieren und etwaige Schwachstellen aufzuzeigen. Ein konzernübergreifendes Projekt zur Blackout-Vorsorge unter der Federführung der ÖBB-Infrastruktur AG wird in Kürze gestartet. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft.

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch die COVID19-Pandemie getriebenen Unsicherheiten in Bezug auf Konjunkturentwicklung und die damit verbundenen Fahrgastzahlen und Transportmengen, durch steigenden Wettbewerb und regulatorische Sachverhalte (regulatorische Verfahren in Bezug auf Infrastrukturbenützungsentgelte bzw. Bahnstromnetzentgelte). 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:innen 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 wie z. B. Besucherbeschränkungen, ein weiteres Impfangebot im Konzern, Reduktion von Teilnehmer:innen bei Präsenzmeetings und verstärkte Reinigung je nach Ampelschaltung (siehe Erläuterung nachfolgend bei „Recht und Haftung"). Steht die Ampel in einer Region auf Rot, erfolgt die Dienstübergabe in Betriebsführungszentralen virtuell, es besteht Maskenpflicht (außer am Arbeitsplatz), es gilt eine weitgehende Homeoffice-Regelung, es gibt keine Präsenzbesprechungen u. v. m.

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

Recht und Haftung

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

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

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

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

Einkauf und Beschaffung

Aktuell bestehen zusätzliche Risiken in Folge von, vor allem durch die Coronapandemie verursachte Lieferverzögerungen, die den Betrieb erschweren. Durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern sowie durch Steuerungs- und Substitutionsmaßnahmen können und konnten die bisherigen Auswirkungen reduziert werden. Die daraus resultierenden Preissteigerungen, insbesondere im Zusammenhang mit Metallen, stellen ein weiteres Risiko dar. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung. Risiken ergeben sich auch aus den erheblichen Preissteigerungen auf den Energiemärkten im abgelaufenen Jahr – Preisrisiken, Kreditrisiken und auch Bewertungsrisiken begegnet man durch risikominimierende Beschaffungs- und Marktstrategien im Energiebereich.

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. Um der verstärkten Bedrohungslage für Cyberangriffe entgegenzutreten, wurde das Programm „Information Security Next Level" ins Leben gerufen, in dem es um die Erstellung eines detaillierten Regelwerkes zur Informationssicherheit inklusive zugehöriger Prozesse, die Gewährleistung der Umsetzung des NIS-Gesetzes, die Sicherstellung einer vollständigen und nachhaltigen Asseterfassung von IT/OT sowie um die Umsetzung der Konzernprojekte TOM (Target Operating Model) und PROTECT+ geht.

Töchter und Beteiligungen

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

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

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

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG führt die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für 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-Infrastruktur-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 Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominiert. Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht, da den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüberstehen.

Kontrahentenrisiko

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

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

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

Rohstoffrisiko

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

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

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

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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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 Compliancetätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

Information und Kommunikation

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

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

Rechnungslegung

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

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

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt den ÖBB-Infrastruktur-Konzern in seiner Harmonisierungstätigkeit operativ durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Infrastruktur-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 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-Infrastruktur-Konzern mit dem Projekt „MORE!" ein modernes Rechnungswesen im ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur AG, über die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns in Form von konsolidierten Darstellungen informiert.

G. Nichtfinanzielle Erklärung

G.1. Statement des Vorstands zur nichtfinanziellen Erklärung

Wir für Österreich – die Region stärken, die Wirtschaft ankurbeln

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

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird in den kommenden sechs Jahren laut neuem Rahmenplan 2022 bis 2027 jährlich rd. 3,0 Mrd. EUR in die Infrastruktur der Bahn investieren. Damit schaffen wir nicht nur Werte für den öffentlichen Verkehr und die Grundlage für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, sondern kurbeln auch den Wirtschaftsmotor Österreich an. Neue Bahnhöfe wie der Hauptbahnhof in Wien sind das beste Beispiel dafür, wie die Investments zur Visitenkarte für Städte werden. Zu den Erfolgsgeschichten zählen auch der Ausbau der Weststrecke, die Erweiterung der Infrastruktur im Unterinntal, der Brenner-Basistunnel oder die im Bau befindliche Südstrecke mit Semmering-Basistunnel und Koralmstrecke.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein starker Partner und Motor für die heimische Wirtschaft. Gleichzeitig ist er einer der größten Auftraggeber der österreichischen Bau- und Bahnindustrie mit einer hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern beschäftigt mehr als 18.000 Menschen direkt, sichert mit seinen Aufträgen und deren Wertschöpfung weitere Arbeitsplätze außerhalb des Konzerns und bietet überdies einen Job mit Sinn und Perspektive. Von den Aufträgen für Neubauprojekte und Modernisierungen profitieren österreichische Klein- und Mittelbetriebe überproportional.

In den Terminals der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 2021 rd. 533 Tsd. (Vj: rd. 475 Tsd.) Intermodale Transport-Einheiten (ITE) umgeschlagen. Der Umsatz konnte durch Mehraufkommen und eine Steigerung bei den Zusatzleistungen im Vergleich zum Vorjahr um 16% gesteigert werden. Mit diesen wichtigen Knotenpunkten zwischen Schiene und Straße sind wir Enabler für die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene.

Mobilitätsanbieter mit Verantwortung

Der Klimawandel ist eines der zentralen Themen unserer Zeit. Das Wetter wird extremer, der Ausstoß von Treibhausgasen steigt, statt zu sinken. Um die Klimaziele, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, zu erreichen, muss der Verbrauch von Diesel und Benzin in Österreich laut Umweltbundesamt bis zum Jahr 2030 halbiert werden – keine unerheblichen Vorgaben für den Bereich Transport und Mobilität. Damit ist klar, dass ohne Bahn diese Ziele nicht erreicht werden können. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat die Verantwortung, eine diesen hohen künftigen Anforderungen gerecht werdende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dieser Verantwortung stellen wir uns und nehmen die spannenden Herausforderungen gerne an. Der neue Rahmenplan 2022 bis 2027 bildet für den Ausbau die richtige Basis. Eine andere, ebenso große Herausforderung für das Unternehmen war auch heuer natürlich die Coronakrise. Diese hat den ÖBB-Infrastruktur-Konzern auf allen Ebenen erfasst. Zum einen auf der der Mitarbeiter:innen, die von Kurzarbeit und Homeoffice betroffen waren – zu all den privaten Belastungen, die die Krise begleiten. Die Bahn hat gezeigt – und darauf dürfen wir mit einigem Stolz verweisen –, dass auf sie auch in sehr außergewöhnlichen und fordernden Zeiten Verlass ist. Die ÖBB haben die Krise aber auch als Chance genutzt. Arbeitsabläufe wurden angepasst und Bedingungen für ein digitales, standortunabhängiges Arbeiten geschaffen.

Ein Herz für Klima, Natur und Infrastruktur

Als größter Mobilitätsdienstleister und Vorreiter im Bereich nachhaltiger Mobilität sind die ÖBB eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs. Gleichzeitig sind wir auch einer der größten Arbeitgeber Österreichs und damit ein starker Wirtschaftsmotor. Der Verkehrssektor muss einen substanziellen Beitrag leisten, damit Österreich seine Klimaschutzziele erreichen kann. Daher hat sich der ÖBB-Konzern mit der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 das ambitionierte Ziel gesetzt: CO_2-Neutralität im Bereich Mobilität bis 2030 und CO_2-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050. Auf diesem Wege unterstützen wir die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich. Dazu gehört die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz.

Seit 2018 verwenden die ÖBB ausschließlich grünen Bahnstrom aus zu 100% erneuerbaren Energiequellen wie Wasser, Wind und Sonne. Ein großer Teil des Stroms, der für den Betrieb benötigt wird, kommt aus acht ÖBB Wasserkraftwerken, vier Partner-Wasserkraftwerken und derzeit sechs Bahnstrom-Solarkraftwerken. Die restliche Menge des benötigten grünen Bahnstroms wird vom Markt zugekauft und mit Herkunftsnachweisen bestätigt.

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

Die Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie birgt großes Potenzial für den Klimaschutz. Daher arbeitet die ÖBB an innovativen Ideen und weiteren Optionen, den Anteil an eigens produzierter erneuerbarer Energie zu erhöhen. Auch die Wasserkraftwerke werden optimiert und die erste Windkraftanlage zur Bahnstromproduktion folgt nach aktuellem Stand 2022.

Wer Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportiert, betreibt aktiv Klimaschutz. Wer mit dem Auto fährt, befeuert den Klimawandel 27-mal stärker mit Treibhausgasemissionen als ein Bahnfahrer, und ein Flugzeug stößt pro Passagier 51-mal mehr Treibhausgase aus. Jede Tonne im Gütertransport, die auf der Straße transportiert wird, verursacht 41-mal mehr CO_2 als auf der Schiene.[60]

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

Die Bahn braucht wenig Platz für viel Verkehr: Straßen und Parkplätze benötigen 18-mal mehr Fläche als die Bahninfrastruktur. Gleichzeitig ist die Bodenversiegelung ein wachsendes Umweltproblem.[61] Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Entlang der Bahn finden sich häufig wichtige Lebensräume und Flächen, die für die biologische Vielfalt wichtig sind. In den vergangenen Jahren wurden im Zuge der Bahnausbauprojekte in ganz Österreich viele hundert Hektar an ökologischen Ausgleichsflächen geschaffen. Bahnböschungen, Biotope, die im Zuge von Neubauvorhaben angelegt wurden, Ökowaldinseln, die ganz dem natürlichen Prozess überlassen werden, und vieles mehr sind wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für mannigfaltige Arten. Die biologische Vielfalt auf Bahnflächen ist beeindruckend und ermöglicht natürliche Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen. Daher setzt sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit Langem für den Schutz seltener Pflanzen und Tiere ein. Es werden laufend Maßnahmen gesetzt, um den österreichischen Naturschatz und somit die biologische Vielfalt zu erhalten: Begrünungen von Böschungen mit regionalem Saatgut, Pflanzung alter Obstbaumsorten, Flussrenaturierungen, Bau von Brücken für Wildtiere und etliches mehr. Ein Umstieg auf die Bahn leistet also einen wertvollen Beitrag für eine lebenswerte Zukunft nachfolgender Generationen.

Um den Anforderungen der Kund:innen und der Gesellschaft auch in Zukunft gerecht zu werden, setzen die ÖBB mit der Ausbaustrategie „Zielnetz 2025+" sowie den bereits begonnenen Arbeiten am Zielnetz 2040 weitere Schritte in Richtung einer leistungsfähigen, diskriminierungsfreien und umweltfreundlichen Bahninfrastruktur – als Grundlage für mehr Züge, mehr Fahrgäst:innen, mehr Güter und bessere Taktverkehre auf der konkurrenzlos nachhaltigen Schiene. Die Führungsrolle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Sachen nachhaltiger Mobilität wird auch von externer, unabhängiger Stelle immer wieder beim Nachhaltigkeitsrating der international führenden ESG-Ratingagentur ISS im Bereich von Transportinfrastrukturunternehmen weltweit, durch Erreichung des Prime Status bestätigt.

Barrierefreier Zugang zur Bahn

Über eine Million Menschen in unserem Land sind vorübergehend oder dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt. Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu allen Mobilitätsangeboten für alle Menschen – sei es mit oder ohne Behinderung, viel Reisegepäck, Kinderwagen oder temporärer Bewegungseinschränkung – ist ein erklärtes Ziel der ÖBB. Um neben den rechtlichen Rahmenbedingungen für die Kund:innen das Optimum an jeder Haltestelle und jedem Bahnhof zu ermöglichen, wird der Dialog mit den Interessensgruppen gefördert. Für eine flächendeckende, leistbare und einfache Zugänglichkeit zu Mobilität vertraut die ÖBB auch auf Services und Kooperationspartner für die sogenannte erste und letzte Meile.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unternimmt in diesem Bereich große Anstrengungen durch barrierefreies Bauen oder Modernisieren der Bahnhöfe. Mittlerweile können rd. 85% unserer Kund:innen barrierefreie Anlagen nützen, bis 2027 sollen es zumindest 90% sein.

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

Rüsten für den Generationenwandel

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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zählte im Jahr 2021 mit 1.786 Lehrlingen (inklusive Lehrlinge Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung) zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben in Österreich. Unter dem Motto „#nasicher" sollen weiterhin mehr Jugendliche für die Ausbildung beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern begeistert werden. Zudem soll der Anteil jener Lehrlinge, der nach abgeschlossener Ausbildung in den Konzern übernommen werden, stark steigen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Ausbildung und Übernahme von weiblichen Lehrlingen, speziell in technischen Berufen. 2020 wurden die neuen Lehrwerkstätten in Bludenz und Knittelfeld eröffnet. Der Bau des neuen Bildungscampus in St. Pölten schreitet trotz Coronakrise gut voran und wird für viele neue Generationen eine tolle Aus- und Weiterbildungsstätte.

Professionelles Talentmanagement und klare Perspektiven sollen die Mitarbeiter:innen fördern und motivieren, um vorhandenes Know-how im Unternehmen zu sichern und die interne Nachbesetzung von Schlüsselkräften zu ermöglichen. Laufbahnmodelle unterstützen ein nachhaltiges Karrieremanagement im Konzern.

61 Studie VCÖ und Österreichische Hagelversicherung.

Beitrag des Nachhaltigkeitskoordinators: Corporate Rating

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

Die oekom research AG wurde im März 2018 von der US-Ratingagentur ISS (Institutional Shareholder Services) übernommen. ISS ist seit 1985 im Bereich Corporate Responsibility und ESG-Rating tätig. 2019 wurde von ISS eine weitere Integration von Produkteinheiten vorgenommen und die neue Marke ISS ESG geschaffen.

Im Dezember 2020 wurde verlautbart, dass die Deutsche Börse 80% von ISS übernimmt und ISS somit zu einer Tochtergesellschaft der Deutschen Börse wird. Diese Übernahme wurde im Frühjahr 2021 mit dem Erhalt der regulatorischen Freigaben abgeschlossen.

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

Das aktuellste Rating erfolgte im Jahr 2020. Dabei wurde die ÖBB-Infrastruktur AG bereits zum vierten Mal von der international führenden Ratingagentur als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet. Bei der unabhängig durchgeführten Bewertung wurden Transportinfrastrukturunternehmen aus Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Australien einer strengen Prüfung unterzogen. Die ÖBB-Infrastruktur AG wurde dabei sogar noch um eine Stufe besser eingestuft als die Jahre davor und hat wieder den Prime Status erreicht. Damit unterstreicht die ÖBB-Infrastruktur AG ihre internationale Vorreiterrolle. Investitionen in unsere Bahninfrastruktur stellen daher eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung mit hohem Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft dar. Gerade im Lichte des EU Green Deals und der damit verbundenen EU-Taxonomie ist das von enormer Bedeutung.

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

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

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

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

G.2. Allgemein

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein im Sinne des NaDiVeG (Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz) berichtspflichtiges Unternehmen. Gemäß § 267a UGB (Konzernabschluss) sowie gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – ergänzt diese nichtfinanzielle Erklärung daher den Lagebericht des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die nichtfinanzielle Erklärung hat diejenigen Angaben zu enthalten, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Gesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit erforderlich sind und sich mindestens auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung beziehen. Der Lagebericht wird jährlich ausgegeben und beinhaltet die nichtfinanzielle Erklärung, die gemäß § 243b UGB und § 267a UGB (Konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns) im Einzelabschluss aufzustellen ist. Relevante konsolidierte Angaben im Konzernlagebericht für den Einzelabschluss werden als „davon-Angabe" gesondert dargestellt. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2021, die Vorjahreszahlen 2020 werden zu Vergleichszwecken angeführt. Die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt unter Berücksichtigung von: BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – sowie der GRI-Standards (GRI = Global Reporting Initiative). Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option ‚Kern' erstellt. Der Unterschied zur Option ‚Umfassend' liegt im Ausmaß der Anwendung der GRI-Standards. Die Berichtsgrenze umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG sowie ihre wesentlichen Tochtergesellschaften.

Aufbau der Entscheidungsgremien

Im Geschäftsjahr 2021 bestand der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG aus drei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden haben. Jedes Vorstandsmitglied leitet ein Vorstandsressort selbstständig und ist weiters dazu verpflichtet, die anderen über wesentliche Vorkommnisse aus ihrem Aufgabenbereich zu informieren. Die Geschäftsverteilung, Zusammenarbeit, Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung sowie eine Auflistung der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand bzw. der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat geregelt.

Im Aufgabenbereich des Aufsichtsrats liegen die Überwachung der Geschäftsführung sowie die Bestimmung über die Verteilung der Geschäfte. Im Geschäftsjahr 2021 bestand der Aufsichtsrat aus neun Mitgliedern, sechs Kapitalvertretern und drei Belegschaftsvertretern. Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrats bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (B-PCGK). Zum Zeitpunkt der Berichterstellung sind im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Ausschüsse eingerichtet: Prüfungsausschuss, Infrastruktur-Investitionsausschuss, Nominierungs-/Personalausschuss sowie Immobilienausschuss. Aufgabe der Ausschüsse ist einerseits die Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse, andererseits die Überwachung der Ausführung der Beschlüsse für den Aufsichtsrat. Zudem können Ausschüsse – soweit die entsprechende Befugnis eingeräumt wurde und nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen oder die Bestimmungen des B-PCGK die Aufgabenerfüllung durch den Gesamtaufsichtsrat vorsehen – Beschlüsse fassen bzw. Beschlussempfehlungen abgeben.

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

Wesentlichkeitsanalyse

Neben anderen Instrumenten ist die Wesentlichkeitsanalyse eine Methode, mit der die ÖBB in regelmäßigen Abständen die für sie essenziellen Themen identifizieren und priorisieren, als auch Schwerpunkte bei der Maßnahmenentwicklung setzen. Zusätzlich dazu steht gemäß den Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) der Aspekt der Wesentlichkeit im Fokus der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Dies bedeutet, dass Unternehmen ihre Berichterstattung verstärkt auf jene Themen ausrichten, die für sie und auch ihre Stakeholder:innen einen hohen Stellenwert haben.

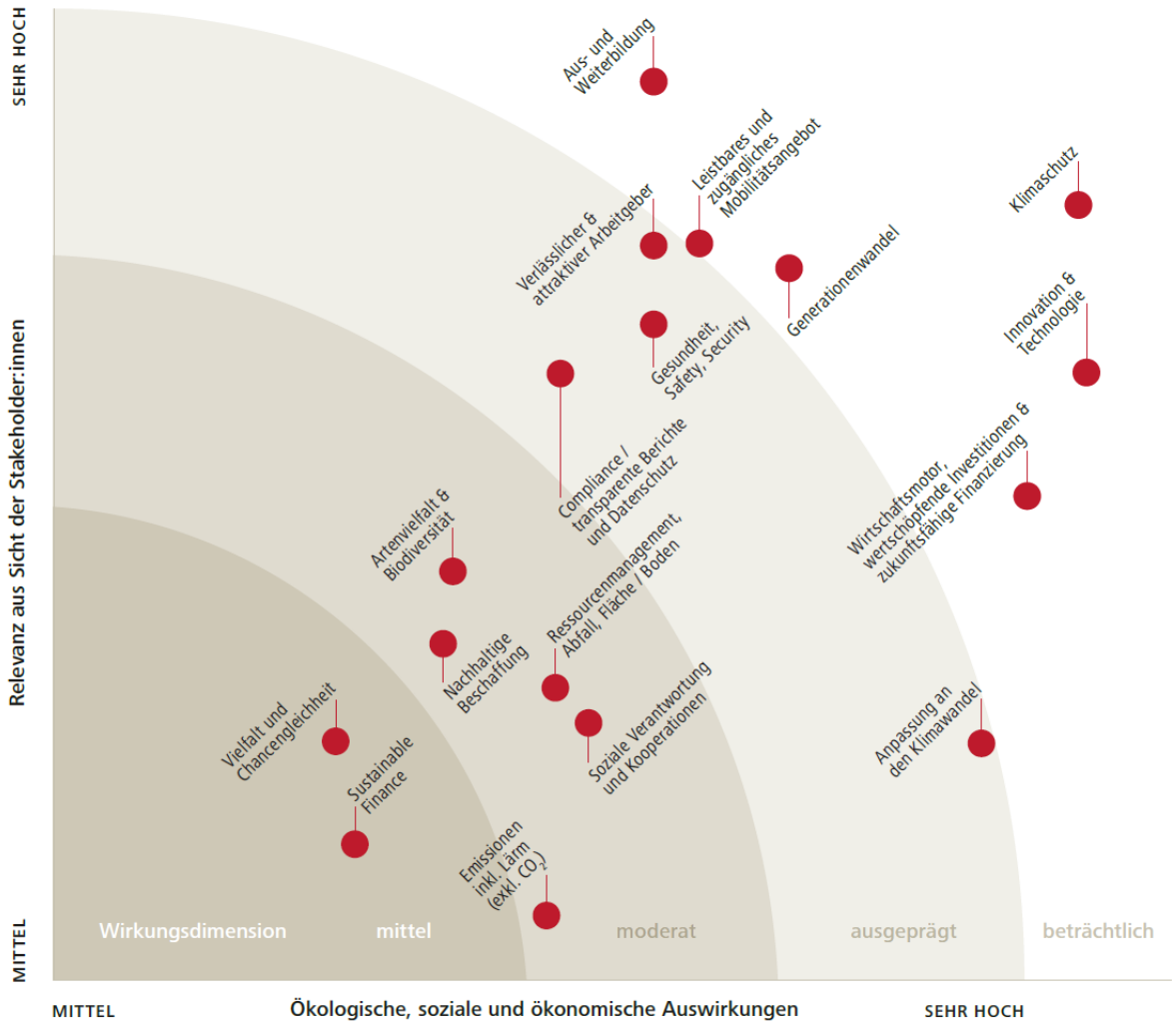
Im Jahr 2015 wurde die erste Wesentlichkeitsanalyse der ÖBB unter Einbeziehung ihrer Stakeholder:innen durchgeführt, diese wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Ziel war es, die wichtigsten/jene Themen, die sowohl für den ÖBB-Konzern als auch für die Stakeholder:innen von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und zu priorisieren. Dieses Vorgehen diente gleichzeitig dazu, sowohl mit den wichtigsten internen als auch externen Stakeholder:innen in Kontakt zu treten und diese zu konsultieren.

Aktualisierung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen

Im Jahr 2021 wurden die wesentlichen Themen im Rahmen einer Neuauflage der Wesentlichkeitsanalyse erneut bewertet. Auf Basis der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wurde die Relevanz und Wichtigkeit dieser Themen bei der im Herbst 2021 durchgeführten Stakeholder:innenumfrage (intern und extern) erhoben. Dabei wurden rd. 2.700 Personen als interne und externe Stakeholder:innen (Privatkund:innen, Geschäftskund:innen, Mitarbeiter:innen, Investor:innen, Lieferant:innen, Interessensgruppen und Fachöffentlichkeit, Politiker:innen und Regulierer:innen, Öffentlichkeit & Medien) zur Teilnahme an der Umfrage gebeten, um die Relevanz der einzelnen Nachhaltigkeitsbausteine zu bewerten. Die Stakeholder:innenbefragung wurde zwar durch die ÖBB-Holding AG durchgeführt, es wurden jedoch die Ergebnisse spezifisch für die ÖBB-Infrastruktur AG ermittelt.

Um zusätzlich dazu ein grundlegendes Verständnis der Risiken und Chancen der ÖBB-Infrastruktur AG im Kontext der Nachhaltigkeit (Ökonomie, Ökologie und Soziales) zu erlangen, wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG ebenfalls im Jahr 2021 interne Expert:inneninterviews, sowie Workshops durchgeführt. In diesen wurden durch ein breites Spektrum von Perspektiven der Teilnehmenden die wichtigsten Risiken und Chancen der ÖBB-Infrastruktur AG hinsichtlich Nachhaltigkeit identifiziert und eine daraus resultierende finale Liste von 20 Risiken in einem Onlinetool bewertet (mehr Informationen im nächsten Kapitel). Diese Ergebnisse wurden mit jenen der Stakeholder:innenbefragung verknüpft – das Ergebnis ist die ÖBB-Infrastruktur AG Wesentlichkeitsmatrix 2021.

Wesentlichkeitsmatrix der ÖBB-Infrastruktur AG



Als wesentliche Themen mit hoher Bedeutung wurden jene Themen in den zwei oberen Wesentlichkeitsbereichen (ausgeprägt und beträchtlich) identifiziert, die Themen in den zwei unteren Bereichen (mittel und moderat) werden als weitere Themen ebenfalls berücksichtigt. Die relevanten Informationen werden in den nachfolgenden Kapiteln unter den jeweiligen Belangen (Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung) erläutert. Einige Themen sind in anderen Bereichen des Lageberichts (bzw. außerhalb des Kapitels G) enthalten. Die jeweiligen Kapitel- und Seitenangaben sind im GRI-Inhaltsindex (Kapitel G.7.) zu finden.

Wesentliche Themen mit hoher Bedeutung	Belange/Kapitel
- Klimaschutz	- Umwelt
- Innovation und Technologie	- Siehe GRI-Inhaltsindex
- Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung	- Siehe GRI-Inhaltsindex
- Aus- und Weiterbildung	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Generationenwandel	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Anpassung an den Klimawandel	- Umwelt
- Gesundheit/Safety/Security	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Compliance/transparente Berichte und Datenschutz	- Bekämpfung von Korruption und Bestechung

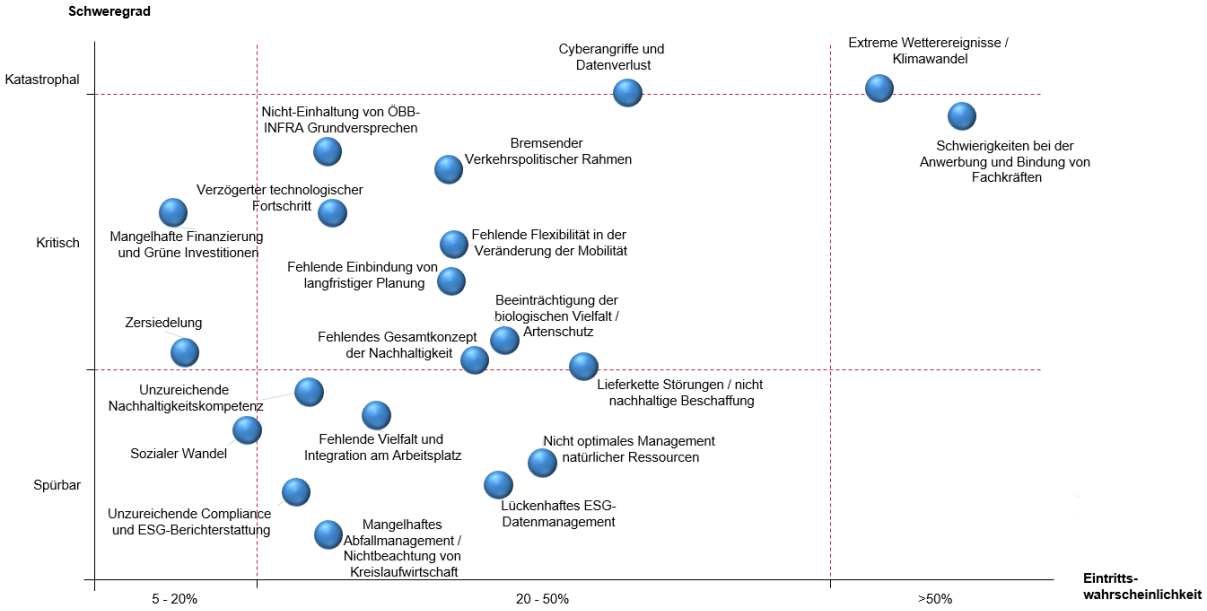
Weitere Themen	Belange/Kapitel
- Soziale Verantwortung und Kooperationen	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden	- Umwelt
- Artenvielfalt und Biodiversität	- Umwelt
- Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2)	- Umwelt
- Nachhaltige Beschaffung	- Umwelt
- Sustainable Finance	- Umwelt
- Vielfalt und Chancengleichheit	- Sozial und Arbeitnehmer:innen

ESG Risiko- und Auswirkungsanalyse

Um ESG-Chancen und -Risiken (ESG = Environment, Social, Governance) besser zu priorisieren, Strategien (weiter) zu entwickeln sowie gezielte Steuerungsmaßnahmen zu setzen, ist es essenziell, wenn diese rechtzeitig zu erkannt werden.

Im Jahr 2021 erfolgte daher durch die ÖBB-Infrastruktur AG eine ESG-Risikobewertung (anhand eines Dynamic Risk Assessments). Im Rahmen von Expert:inneninterviews und Workshops mit über 20 internen Teilnehmer:innen aus unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens wurden Risiken hinsichtlich Nachhaltigkeit identifiziert.

Im ersten Schritt wurde durch Einzelgespräche mit ausgewählten Expert:innen aus verschiedensten Funktionen des Unternehmens (unter Verwendung eines strukturierten Fragenkatalogs) ein grundlegendes Verständnis der Hauptrisiken und Chancen der ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen. Anschließend wurden diese Fragen in einem Workshop mit 24 Teilnehmer:innen diskutiert, um Risiken und Trends zu berücksichtigen, die aktuelle oder zukünftige Risikofolgen für die Branche darstellen könnten. Auf Basis der Einzelgespräche und des Workshops wurden häufig erwähnte Risiken identifiziert und gruppiert. Eine finale Liste von 20 Risiken wurde in ein interaktives Onlinetool implementiert und von allen Teilnehmer:innen individuell bezüglich Schweregrad, Eintrittswahrscheinlichkeit, Vernetzung und Eintrittsgeschwindigkeit bewertet. Die nachfolgende Abbildung zeigt das Ergebnis der Risikobewertung in den Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schweregrad.



Diese Methode der Risikobewertung erlaubt es zusätzlich, die Verbindungen und Auswirkungen zwischen den einzelnen Risiken zu identifizieren sowie Risiken abzubilden, die am häufigsten im Zusammenhang gesehen werden (Szenarien). Die Auswertungen unterstützen die ÖBB-Infrastruktur AG dabei, Risiken gezielt zu minimieren. Das Ergebnis der ESG-Risikobewertung wurde darüber hinaus benutzt, um die x-Achse der Wesentlichkeitsmatrix der ÖBB-Infrastruktur AG zu definieren.

In der nachfolgenden Tabelle sind jene 20 Risiken aufgelistet, die auf der Grundlage von internen Expert:innenbefragungen und Gruppenworkshops für die ÖBB-Infrastruktur AG ermittelt wurden. Gesetzte Maßnahmen minimieren die Auswirkungen auf ökonomische, ökologische und soziale Belange.

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie, Soziales	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Bausteine ÖBB-Holding Nachhaltigkeits-strategie (wesentliche Themen)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Extreme Wetterereignisse/ Klimawandel	– Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Thermische Sanierung von Gebäuden – Weitere Ökologisierung des Energiemix – Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie: Wasserkraft, Fotovoltaik, Wind – Effizienter Einsatz von Klimaanlagen, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) – Förderung von Fahrrädern für Dienstwege – Errichtung und Instandhaltung von Bike&Ride-Stellplätzen – Kontinuierlicher Ausbau/Umstieg der E-Flotte bei Rail&Drive bzw. beim ÖBB Fuhrpark – Diverse Projekte zur Klimawandelanpassung und Naturgefahrenmanagement – Steinschlag- und Lawinenverbauungen – infra:wetter: Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc. – Naturgefahrenhinweiskarte – Wasserdurchlässige Flächenversiegelungen auf Vorplätzen und P & R-Anlagen – Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030	1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel
Ökonomie, Soziales	Schwierigkeiten bei der Anwerbung und Bindung von Fachkräften	– Joboffensive: Präsenz auf diversen zielgruppenspezifischen Recruitingveranstaltungen, Kooperationen mit Bildungseinrichtungen – Employer-Branding – Gezielte Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen – Schaffen von Rahmenbedingung zur Förderung der Arbeitsfähigkeit, beispielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit – Betriebliche Wiedereingliederung – Regelmäßige Mitarbeiter:innenbefragung – Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion – Führungskräfteentwicklung – Umfangreiches internes und externes fachliches und persönliches Weiterbildungsangebot – Große Bandbreite an Karrierechancen im Unternehmen durch die Möglichkeit des Wechsels innerhalb des Konzerns – Fairness und flexible Arbeitszeitmodelle – Maßnahmen zur Vereinbarung von Beruf und Familie: flexible Arbeitszeiten, Telearbeit, ÖBB Kinderbetreuung – Mentoringprogramme für unterschiedliche Zielgruppen – Lehrlingsausbildung – Schwerpunktprogramme zur Erhöhung des Frauenanteils – Programm „HR 2025“	14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 15. Generationen-wandel 17. Aus- und Weiterbildung

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie, Soziales	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Bausteine ÖBB-Holding Nachhaltigkeits-strategie (wesentliche Themen)
Ökonomie, Soziales	Cyberangriffe und Datenverlust	– Programm „Information Security Next Level" zur Erstellung eines detaillierten Regelwerks zur Informationssicherheit – Optimierung des Information-Security-Reportings für das Topmanagement – Erweiterung der InfoSec Organisation, um der global gestiegenen Bedrohungslage entgegenzuwirken – Initiierung/Umsetzung der NIS-G Konformität (Abschluss bis Q4 2022) – Erweiterung des bestehenden Security-Incident- und Event-Management-Systems (SIEM) – Ausbau der forensischen Nachschau mittels risikobasierter Schwachstellenanalyse	7. Innovation und Technologie 10. Gesundheit/ Safety/Security 12. Compliance/ transparente Berichte und Datenschutz 16. Wirtschafts-motor, wert-schöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Bremsender Verkehrspolitischer Rahmen	– Gezielte Bewusstseinsbildung bzw. Interessensvertretung – Volkswirtschaftliche Wirkungen von Bahninvestitionen – Volkswirtschaftliche Wirkungen des Bahnbetriebs – Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) – Platz 1 bei ISS ESG-Rating	1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2) 7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen 16. Wirtschafts-motor, wert-schöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung
Ökonomie, Soziales	Nichteinhaltung von ÖBB-INFRA Grundversprechen	– Sicherheitsmanagementsystem – Konzernweiter betrieblicher Sicherheitsindex – Menschenrechtsschulungen für Securitypersonal (Mungos) – Gezielter Einsatz von Securitypersonal – Vermehrte Präsenz von Einsatzkräften an Brennpunkten – Umsetzung technischer Verbesserungen, z. B. weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten zur Verringerung des Kollisionsrisikos – Weiterentwicklung der Sicherheitskultur und Einführung eines neuen Unternehmenswertes „Sicherheit leben" – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Blackout Krisenübungen und Infrastrukturentwicklungsprojekt zur Stärkung der Blackout-Resilienz – BFZ-Ausfallskonzept im Rahmen der Betriebsführungsstrategie	2. Anpassung an den Klimawandel 7. Innovation und Technologie 10. Gesundheit/ Safety/Security 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie, Soziales	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Bausteine ÖBB-Holding Nachhaltigkeits-strategie (wesentliche Themen)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Fehlende Flexibilität in der Veränderung der Mobilität	– ÖBB Rail&Drive Carsharing – Errichtung und Instandhaltung von Bike&Ride Stellplätzen – Smart Maintenance – Alternative Antriebe – Zugvorbereitung und Verschub der Zukunft (DAK – digitale automatisierte Kupplung) – F&E-Programm – Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials (z. B. durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Open-Innovation-Plattform) – Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof) – Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung	1. Klimaschutz 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2) 7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Verzögerter technologischer Fortschritt	– Automatisierung Schienenverkehr – Digitale Modelle und Simulation im digitalen Zwilling – Modernisierung des Fuhrparks – Smart Maintenance – Alternative Antriebe Schiene und Straße – Zugvorbereitung und Verschub der Zukunft (DAK – digitale automatisierte Kupplung) – F&E-Programm – Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials (z. B. durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Open-Innovation-Plattform) – Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof) – Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen	7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 15. Generationen-wandel 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung 17. Aus- und Weiterbildung
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Fehlende Einbindung von langfristiger Planung	– Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits-/ Klimaschutzstrategie) – Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen definiert) – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Investitionen gemäß Rahmenplan	alle 17 Bausteine

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie, Soziales	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Bausteine ÖBB-Holding Nachhaltigkeits-strategie (wesentliche Themen)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Lieferkette Störungen/nicht nachhaltige Beschaffung	– Forcierung nachhaltig produzierender Lieferanten – Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen – Lieferantenbeurteilung durch Lieferanten-Management-System – Unterstützung der Initiative „Railsponsible" und dem Einsatz der Nachhaltigkeitsplattform „EcoVadis" – Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) – Lieferant:innenkodex – Forcierung Kreislaufwirtschaft – Ausbau der Kapazitäten zur Eigenerzeugung Bahnstrom – Handelspartnermonitoring bzw. rollierende Beschaffung im Energiebereich	4. Ressourcen-management, Abfall, Fläche/Boden 6. Nachhaltige Beschaffung 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt/Artenschutz	– Einsatz von Beleuchtungsalternativen – Optimaler Einsatz von Beleuchtung, durch sinnvolle Planung/Umsetzung – Vermeidungs-, Verminderung-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Landschaftshaushalt – Biologisches Monitoring und Kartierung von interessanten Flächen – Vogelschutzmaßnahmen an Stromleitungen und Glasflächen – Einsatz von autochthonem, regionalem Saat- und Pflanzgut – Maßnahmen zur Eindämmung invasiver Neophyten – Anlage von Blumenwiesen und Förderung der Imkerei auf Bahngrund – F&E-Projekt zu Wildwarnanlagen für Bahnanlagen – Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte der chemischen Vegetationskontrolle durch optische Grünerkennung – Mehrere F&E-Projekte für den Ausstieg aus Glyphosat und Ersatz durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen – Ökowaldinseln – Projekt „Danube Free Sky" – Versiegelung von Bahnstrommasten zur Vermeidung von Schwermetallbelastung im Erdreich	1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 4. Ressourcen-management, Abfall, Fläche/Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Mangelhafte Finanzierung und Grüne Investitionen	– Compliance-Instrumente und Code of Conduct – Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen – Darstellung des volkswirtschaftlichen Mehrwerts von Bahninvestitionen – Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren – Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Investitionen gemäß Rahmenplan – Platz 1 bei ISS ESG-Rating	7. Innovation und Technologie 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie, Soziales	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Bausteine ÖBB-Holding Nachhaltigkeits-strategie (wesentliche Themen)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Fehlendes Gesamtkonzept der Nachhaltigkeit	– Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits-/Klimaschutzstrategie) – Thema „Klimaschutz" strukturiert aufbereitet (Ambition/Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen definiert) – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Platz 1 bei ISS ESG-Rating	alle 17 Bausteine
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Nicht optimales Management natürlicher Ressourcen	– Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche/Boden zum Beispiel durch: – Einsparung von Bewehrungsstahl – Einsatz von Holz als Baustoff – Einsatz von „Grünem Beton" – Alternative Baumethoden, z. B. Freiformschale/Wildbrücke – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung beispielsweise von Schienen, Schwellen und Gleisschotter – Forcierung von Kreislaufwirtschaft – Vermeidungs-, Verminderung-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Landschaftshaushalt	1. Klimaschutz 4. Ressourcen-management, Abfall, Fläche/Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität 6. Nachhaltige Beschaffung
Ökonomie, Soziales	Fehlende Vielfalt und Integration am Arbeitsplatz	– Schutz und Förderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl von Mitarbeiter:innen als auch von Partnern und Lieferanten – Menschenrechtsschulungen für Securitypersonal (Mungos) – Gleichstellungspolicy und regionale Gleichstellungsbeauftragte – Diversitymanagement mit strategischen Diversitätszielen und Diversity-Bericht – Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion – Erhöhung der interkulturellen Kompetenz durch ÖBB Sprachlernbörse, interkulturelle Themenevents etc. – Disability-Management – Kommunikationsmaßnahmen und Weiterbildungsangebote – Aktive Integration von Flüchtlingen im Lehrlingswesen – Schwerpunktprogramme zur Erhöhung des Frauenanteils – Frauen-Karriere-Index	11. Vielfalt und Chancengleichheit 15. Generationen-wandel
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Unzureichende Nachhaltigkeits-kompetenz	– Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits-/Klimaschutzstrategie) – Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition/Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen definiert) – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Kontinuierlicher Aufbau und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitskompetenz der Mitarbeiter:innen und benötigter Ressourcen	alle 17 Bausteine

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie, Soziales	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Bausteine ÖBB-Holding Nachhaltigkeits-strategie (wesentliche Themen)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Zersiedelung	– Stakeholder:innen-Dialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts – Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten – Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ländlichen Regionen	1. Klimaschutz 4. Ressourcen-management, Abfall, Fläche/Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Lückenhaftes ESG-Datenmanagement	– Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen – Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer, SCHIG und Rechnungshof – Kontinuierlicher Aufbau und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitskompetenz der Mitarbeiter:innen und benötigter Ressourcen	alle 17 Bausteine
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Sozialer Wandel	– Kund:innenservice und Kund:innenzufriedenheitsumfragen – Marktforschung – Kontinuierliche Weiterentwicklung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen – Stakeholder:innen-Dialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts – Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten – Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ländlichen Regionen – Gesellschaftliches Engagement durch die Unterstützung der Spendenaktion „Licht ins Dunkel", Sicherheitsschulungen in Schulen, Förderung von Schüler:innen mit Migrationshintergrund, Team ÖBB, Waisenunterstützungsverein ...	7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Unzureichende Compliance und ESG-Berichterstattung	– Umfassendes Compliance-Management-System eingerichtet – Compliance-Officer zur Prävention, Früherkennung – Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien – Compliance-Schulungen und Beratung – Antikorruptionsstelle – Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen – Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren – Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof	1. Klimaschutz 12. Compliance/ transparente Berichte & Datenschutz 13. Soziale Verantwortung & Kooperationen
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Mangelhaftes Abfallmanagement/ Nichtbeachtung von Kreislaufwirtschaft	– Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche/Boden zum Beispiel durch: – Einsparung von Bewehrungsstahl – Einsatz von Holz als Baustoff – Einsatz von „Grünem Beton" – Alternative Baumethoden, z. B. Freiformschale/Wildbrücke – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung beispielsweise von Schienen, Schwellen und Gleisschotter – Forcierung von Kreislaufwirtschaft	3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2) 4. Ressourcen-management, Abfall, Fläche/Boden 6. Nachhaltige Beschaffung

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Die wichtigsten nichtfinanziellen Kennzahlen im Überblick	2021	2020	Einheit
Allgemein			
Bahnstrecke (Baulänge)	4.965	4.970	Kilometer
Personenbahnhöfe (Verkehrsstationen)	1.038	1.046	Stück
Jährlich zurückgelegte Zugkilometer	156,6 Mio.	146,9 Mio.	Kilometer
Transportleistung	78,7 Mrd.	73,2 Mrd.	Bruttotonnen-kilometer/Jahr
Pünktlichkeit Personenverkehr gesamt, alle EVU[1)]	96,7	97,2	Prozent
Pünktlichkeit Güterverkehr gesamt, alle EVUs[1)]	77,8	81,6	Prozent
Kund:innenzufriedenheit[2)]	n.v.	n.v.	Punkte von 100
Corporate-Rating (ISS ESG – Institutional Shareholder Services)[3)]	n.v.	B	Rating-Grade
Umwelt			
Chemische Vegetationskontrolle	5,3	6,2	Tonnen
Bahnstrom aus österreichischer erneuerbarer Energie[4)]	100	100	Prozent
Elektrifizierung Streckennetz	74	74	Prozent
Gesamtenergiebedarf[5)]	463,9	436,5	Gigawattstunden
Gesamtemissionen[6)]	42.858,1	40.525,6	Tonnen CO_2-eq
Wasserverbrauch[7)]	2,1 Mio.	1,6 Mio.	Kubikmeter
Gesamtabfall	5.432.882	6.412.976	Tonnen
Externe Carsharingstationen	38	35	Stück
Gesamtanzahl Bike&Ride-Stellplätze	48.881	48.548	Stück
Gesamtfläche der ÖBB-Infrastruktur AG	189,6	190,2	Quadratkilometer
Bäume im Baumkataster (Stichtag 31.12.)	10.423	10.786	Stück
Steinschlag- und Lawinenverbauungen	202	191	Kilometer
Lärmschutzwände und -dämme	1.013	1.002	Kilometer
Sozial- und Arbeitnehmerbelange			
Mitarbeiter:innenbefragung[8)]	59,4	n.v.	Prozent
davon ÖBB-Infrastruktur AG	*57,9*	*n.v.*	*Prozent*
Aktive Mitarbeiter:innen und Lehrlinge	18.435	18.609	Personen
davon ÖBB-Infrastruktur AG	*16.426*	*16.576*	*Personen*
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	8.517	9.358	Personen
davon ÖBB-Infrastruktur AG	*7.575*	*8.299*	*Personen*
Lehrlinge	1.523	1.532	Personen
davon ÖBB-Infrastruktur AG	*1.523*	*1.532*	*Personen*
Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge)	45,5	45,9	Jahre
davon ÖBB-Infrastruktur-AG	*45,1*	*45,8*	*Jahre*
Frauenanteil (inkl. Lehrlinge)	9,9	9,2	Prozent
davon ÖBB-Infrastruktur-AG	*8,5*	*7,9*	*Prozent*
Menschen mit Behinderung	2,9	2,7	Prozent
davon ÖBB-Infrastruktur AG	*2,8*	*2,7*	*Prozent*
Fluktuationsrate	4,4	4,5	Prozent
Barrierefreiheit			
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen	398	374	Stück
Forschung			
Forschung und Entwicklungsprojekte in Bearbeitung (Stichtag 31.12.)	89	91	Projekte
Sicherheit			
Personenverkehr			154 mal sicherer als Straße[9)]
Gefahrguttransport			42 mal sicherer als Straße[10)]

Ergänzende Angaben zu den nichtfinanziellen Kennzahlen sind den nachfolgenden Textpassagen zu entnehmen:
n.v.: aktueller Wert für das jeweilige Jahr nicht vorhanden (z. B. aufgrund der COVID-19-Pandemie)

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

[2)] Die für Herbst 2020 und 2021 geplanten konzernweiten Kund:innenzufriedenheitsbefragungen wurden aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht durchgeführt. Somit liegt nach wie vor nur das Ergebnis der Befragung von 2019 vor (Befragungszeitraum 23.09. bis 13.11.2019) – mit einer Kund:innenzufriedenheit von 86/100 Punkten. Der Kund:innenzufriedenheitswert der ÖBB-Infrastruktur AG setzt sich aus der Erfassung der Kund:innenzufriedenheit mit schriftlichen Fragebögen (Selbstausfüller) und Beobachtungen (Mystery-Fahrten bzw. -beobachtungen) zusammen. Der Stichprobenumfang umfasst dabei 8.200 Selbstausfüller (Nettostichprobe = 5.267) und 620 Mystery-Beobachtungen.

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

[4)] Bezieht sich auf Kund:innen, die Bahnstrom der ÖBB-Infrastruktur AG beziehen.

[5)] Der berichtete Gesamtenergiebedarf in GWh setzt sich aus den Energieträgern Bahnstrom, Drehstrom, Erdgas, Fernwärme, Fernkälte, Heizöl, Flüssiggas, Hüttenkoks, Holzpellets und Treibstoffverbrauch zusammen. 2021 wurden der Fernkälte-, Flüssiggas-, Hüttenkoks- und Holzpelletsverbrauch, sowie der Dieselverbrauch schienengebundener Fahrzeuge und externes Carsharing in den Gesamtenergiebedarf miteinbezogen.

[6)] Scope 1 und Scope 2 market based. 2021 wurden der Fernkälte-, Flüssiggas-, und Hüttenkoksverbrauch, der Dieselverbrauch schienengebundener Fahrzeuge und externes Carsharing, sowie SF6- und Kältemittelverluste in die Gesamtemissionen miteinbezogen. Aufgrund der Ergänzung der Kältemittelverluste für 2020 weichen die Gesamtemissionen vom veröffentlichten Wert des Vorjahres ab.

[7)] In diesem Bericht wurde der vollständige Wert für 2020 aufgenommen – dieser weicht daher von der veröffentlichten Zahl des Vorjahres ab.

[8)] Die ursprünglich für Juni 2020 geplante erneute Mitarbeiter:innenbefragung wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht durchgeführt und wurde im Jahr 2021 nachgeholt.

[9)] Getötete Reisende pro Milliarde Personenkilometer in Österreich berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2019, Quelle: Allianz pro Schiene.

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

G.3. Umweltbelange

Allgemein

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern plant, baut und betreibt Schieneninfrastrukturanlagen in allen neun Bundesländern und ist dabei aufgrund diverser rechtlicher Vorgaben verpflichtet, negative Auswirkungen auf Schutzgüter wie Wasser, Boden, Luft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensraum, Mensch, Kulturgüter etc. so weit wie möglich zu vermeiden und nicht vermeidbare Auswirkungen zu mindern oder auszugleichen. Darüber hinaus betreibt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ein zertifiziertes integriertes Managementsystem (IMS), welches auch das Umweltmanagement nach ISO 14001 beinhaltet. Im Rahmen der IMS-Politik bekennt sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Sinne des Vorsorgeprinzips zu den Zielen der Schaffung bzw. Beibehaltung einer sicheren und zukunftsorientierten Infrastruktur, einer sicheren und pünktlichen Betriebsführung, von gesunden Mitarbeiter:innen, einem effizienten und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen sowie von zufriedenen Kund:innen. Ein Kernbestandteil des Umweltmanagements nach ISO 14001 ist auch das Management von umweltrelevanten Chancen und Risiken sowie die umweltrelevante Notfallvorsorge und Gefahrenabwehr.

Für weiterführende Informationen zum Risikomanagementprozess des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns siehe auch Kapitel F., sowie Kapitel G.2. bzgl. des Umgangs mit ESG-Risiken.

Um den Nachhaltigkeitsvorteil des ÖBB-Konzerns zu sichern und weiterhin der Vorreiter für umweltfreundliche Mobilitätslösungen in Österreich zu bleiben, wurden strategische Stoßrichtungen (siehe Kapitel C.5.) definiert. Diese unterstützen bestehende Konzernziele und stellen langfristige Win-win-Situationen für die Gesellschaft, die Umwelt und den ÖBB-Konzern sicher.

Umweltleitlinien, Umweltbewertung, Umweltprogramm

Die Umweltleitlinien des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die Richtschnur zur Kategorisierung der bedeutenden Umweltaspekte, welche durch die Umweltbewertung ermittelt werden. Die Umweltbewertung wird durch das Umweltinformationssystem der ÖBB-Infrastruktur unterstützt durchgeführt und ist Ausgangspunkt für die Umweltprogramme der Geschäftsbereiche, Stäbe und Tochtergesellschaften auf operativer Ebene. Das Monitoring und der Informationsaustausch erfolgen auf der Plattform Umwelt- und Nachhaltigkeit, deren Aufgabe ein teilkonzernweiter Austausch und das Vorantreiben der umweltspezifischen Themen ist. Auch die wesentlichen Umweltthemen, welche auf strategischer Ebene in der Wesentlichkeitsmatrix identifiziert wurden, sind regelmäßiges Thema der Plattform Umwelt- und Nachhaltigkeit.

Klimaschutz

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Der ÖBB-Konzern trägt mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei, doch das Verlagerungspotenzial ist damit bei Weitem nicht ausgeschöpft. Die Ziele des Green Deals der EU (Ziel: klimaneutrale Wirtschaft bis 2050) und die nationale Zielsetzung der Klimaneutralität in Österreich ab 2040 verstärken die Bedeutung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs. Haupthemmnisse liegen im Bereich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und den Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund von fehlender Kostenwahrheit und mangelnder Umsetzung des Verursacherprinzips ergeben.

Der ÖBB-Konzern hat sich mit der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 ambitionierte Ziele gesetzt: CO_2-Neutralität im Bereich Mobilität bis 2030, CO_2-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050 sowie weitere Verkehrsverlagerung durch Attraktivierung des Systems und Ausbau der Kapazität sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch den Einsatz neuer Technologien. Auf diesem Wege unterstützen wir die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich. Zentrale Hebel für die Zielerreichung sind die weitere Elektrifizierung der Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern spielt bei der Umsetzung dieser ambitionierten Ziele eine wichtige Rolle und hat sich dazu strategische Ziele gesetzt (siehe Kapitel C.5.). Einen wichtigen Beitrag zur CO_2-Bilanz des ÖBB-Konzerns leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft.

Energie

Die Energieversorgung des elektrifizierten österreichischen Eisenbahnnetzes wird mit dem System der Bahnstromversorgung gewährleistet. Rd. 8.000 km Oberleitungen werden über rd. 60 Unterwerke, die wiederum über ein 2.000 km langes Bahnstromnetz (110/55 kV) verbunden sind, versorgt. Acht Bahnstrom-Wasserkraftwerke sowie sechs Fotovoltaikanlagen der ÖBB und vier weitere Partner-Wasserkraftwerke liefern Bahnstrom direkt in das Bahnstromnetz. Mit sieben Frequenzumformern wird das Bahnstromnetz, welches mit einer Frequenz von 16,7 Hz betrieben wird, mit den öffentlichen 50-Hz-Netzen verbunden. Der über diese Frequenzumformer bezogene Strom stammt ebenfalls zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen (abgesichert mit Herkunftsnachweisen).

Außerdem werden durch die direkte Einspeisung der Erzeugung in das bahneigene Netz, vorhandene erneuerbare Energieressourcen dort genützt, wo Verbrauch entsteht. Diese direkte Verbindung von Stromerzeugung und Bahnverkehr stellt ein gelungenes Beispiel für Sektorkopplung (Power-to-Mobility) dar. So wird das öffentliche Stromnetz entlastet und Verluste für Umformung und Transport können vermieden werden. Auch mit Fotovoltaikanlagen, die 50-Hz-Drehstrom produzieren, wird dieser direkt dort erzeugt, wo er auch genutzt wird. Die 50-Hz-Fotovoltaikanlagen versorgen so die Gebäude und Betriebsanlagen mit grünem Strom.

Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist das Thema „Energieeffizienz" für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern von zentraler Bedeutung. Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Anlagen einen wichtigen Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar. Die positiven Resultate zeigen sich in der Reduktion der Energiekosten und dem Schutz der Umwelt durch verminderten Emissionsausstoß. Damit und mit der Umstellung der Bahnstromversorgung (2018) sowie der Drehstromversorgung (2019) auf 100% erneuerbare Energieträger leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen Österreichs und zur Sicherung unseres Lebensraums.

Beispiele der umgesetzten Energieeffizienzmaßnahmen 2021:
- Wärme
  - Gebäudesanierung – Sanierung von 17 Gebäuden
- Diesel
  - Einsatz von Förderbändern statt Lkw-Transport (Aushubmaterial Semmering-Basistunnel)
  - Elektrifizierungen (Linz Stadthafen, Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg)
  - Erhöhung der Anzahl von Elektrofahrzeugen um 76 von 92 auf 168

Energiebedarf*) in GWh	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Bahnstrom	31,6	21,6	10,0	46%
Drehstrom	230,7	228,6	2,1	1%
Erdgas	74,1	75,2	-1,1	-1%
Fernwärme und Fernkälte	49,1	44,6	4,5	10%
Feste und flüssige Brennstoffe	20,3	19,3	1,0	5%
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge)	58,1	47,2	10,9	23%
Gesamtenergiebedarf	**463,9**	**436,5**	**27,4**	**6%**
EE-Anteil Bahnstrom in %	100	100	0	0%
EE-Anteil Drehstrom in %	100	100	0	0%
Strom aus unbekannten Quellen in %	0	0	0	0%

*) Die Zahlen für den Energiebedarf umfassen den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2021 folgende Energieträger in die Berichterstattung zusätzlich mit aufgenommen: Flüssiggas-, Holzpellets- und Hüttenkoksverbrauch, Fernkälte, Dieselverbrauch schienengebundener Fahrzeuge und externes Carsharing. Zusätzlich zu diesen Änderungen kommt es auch zu Sprüngen in den Verbrauchswerten aufgrund unterschiedlicher Witterungsverläufe und Anlagennutzungen. Bahnstrom-Energieverluste innerhalb der Organisation werden hier nicht abgebildet, sondern im Gesamtkonzern dargestellt (ÖBB-Nachhaltigkeitsbericht 2021).

Treibhausgasemissionen

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

Treibhausgasemissionen in Tonnen CO_2-eq	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Erdgas	14.807,5	15.017,4	-209,9	-1%
Feste und flüssige Brennstoffe	5.464,0	5.251,5	212,5	4%
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge)	14.730,4	12.050,9	2.679,5	22%
Kältemittel	1.007,1	1.645,1	-638,0	-39%
SF6	0,0	0,0	0,0	0%
Scope 1	**36.009,0**	**33.964,9**	**2.044,1**	**6%**
Bahnstrom	0,0	0,0	0,0	0%
Drehstrom	0,0	0,0	0,0	0%
Fernwärme und Fernkälte	6.849,1	6.560,7	288,4	4%
Scope 2[1)]	**6.849,1**	**6.560,7**	**288,4**	**4%**
Gesamtemissionen[2)]	**42.858,1**	**40.525,6**	**2.332,5**	**6%**

[1)] Scope 2 market-based Werte. Die marktbasierte Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst - mittels vertraglich geregelter Instrumente - gewählt haben (z. B. Grünstrom). Die standortbasierte Methode (Scope 2 location-based) hingegen spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren, z. B. des jeweiligen Landes). Die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Strom Stand GJ 2020 [AT]) betragen 17.814,1 Tonnen CO_2-eq. (2021) bzw. 16.682,4 Tonnen CO_2-eq (2020).

[2)] Scope 1 und Scope 2 market based. Für die Berechnung verwendete Emissionsfaktoren entsprechen den jeweils aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts (Stand 2019). Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2021 folgende Energieträger in die Berichterstattung zusätzlich mit aufgenommen: Flüssiggas- und Hüttenkoksverbrauch, Fernkälte, Dieselverbrauch schienengebundener Fahrzeuge, externes Carsharing, SF6- und Kältemittelverluste. Zusätzlich zu diesen Änderungen kommt es auch zu Sprüngen in den Verbrauchswerten aufgrund unterschiedlicher Witterungsverläufe und Anlagennutzungen. Aufgrund der Ergänzung der Kältemittelverluste für 2020 weichen die Gesamtemissionen vom veröffentlichten Wert des Vorjahres ab. Emissionen aus biogenen Energieträgern – diese sind nicht in der obigen Tabelle enthalten – betragen 4,0 Tonnen CO_2-eq (2021) bzw. 4,3 Tonnen CO_2-eq (2020).

Kältemittel und SF6

Klimaanlagen werden beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern für Gebäudekühlung (z. B. Büros), zur Kühlung von Technikräumen (Telekommunikation, Leit- und Sicherungstechnik etc.) sowie in Tunnelbauwerken (Querschläge, Notausgangsbauwerke ...) eingesetzt. Die Kältemittel sind für die Aufrechterhaltung des Betriebes der Klimaanlagen notwendig und werden im Zuge der Inbetriebnahme gefüllt und hermetisch abgedichtet und verbleiben bis zum Abbruch der Klimaanlage im System. Im Zuge eines Rückbaues werden die Kältemittel aus dem System abgesaugt und den rechtlichen Erfordernissen entsprechend entsorgt oder wiederverwendet.

Die Klimaanlagen werden regelmäßig gewartet und instandgehalten. Kommt es während des Betriebes zu Undichtheiten im Kältekreis der Klimaanlage, so müssen diese Kältemittel für den einwandfreien Betrieb der Klimaanlagen nachgefüllt werden.

Im Bereich von Mittelspannungsschaltanlagen 50 Hz und Hochspannungsschaltanlagen 16,7 Hz (kurz SF6-Anlagen) ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auf die Verwendung von Schwefelhexafluorid (SF6-Gas) angewiesen. SF6-Gas in elektrischen Geräten hat ausgezeichnete Isolations- und Lichtbogenlöscheigenschaften. SF6-Anlagen besitzen eine kleine Bauweise und aufgrund ihres Aufbaus (Aktivteil in fix verschweißten Anlagenbehältern mit SF6 gefüllt) ist der Aktivteil unempfindlich gegen Feuchtigkeit und Staub. Die kompakten Abmessungen und die Unempfindlichkeit gegenüber äußeren Einflüssen sind vor allem beim Einsatz in Tunnelanlagen (z. B. Semmering-Basistunnel, Koralmtunnel etc.) von essenzieller Bedeutung. Mittels Dichtewächter wird die Gasdichte in elektrischen Geräten überwacht. Beim Unterschreiten der vorgegebenen Gasdichte als Folge von Undichtheiten am SF6-Anlagenteil meldet das Gerät den Gasverlust. Im Regelbetrieb treten keine Emissionen auf, da es sich um geschlossene Systeme handelt.

Scope 3

Die konzernweite Erfassung und Reduktion der Scope-3-Emissionen erfordert ein strukturiertes Vorgehen. Dieser Prozess erfolgt zentral gesteuert durch die ÖBB-Holding AG und unter Mitwirkung der ÖBB Teilkonzerne. Einige dieser Scope-3-Emissionen sind mit gezielten Maßnahmen gut direkt von den ÖBB beeinflussbar, bei anderen sind die ÖBB vom Markt und/oder von technologischen Entwicklungen abhängig. Deswegen werden unterschiedliche Anwendungstiefen für mögliche Scope-3-Treibhausgas-Reduktionsziele festgelegt. 2022 erfolgt die Ermittlung der Scope-3-Emissionen – basierend darauf wird ein Dekarbonisierungspfad mit konkreten Reduktionsinitiativen erarbeitet. Erste Maßnahmen (z. B. bezüglich nachhaltiger Beschaffung) werden bereits laufend umgesetzt.

Fuhrparkmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern nutzt zum 31.12.2021 eine Flotte von 3.325 Kraftfahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen sichergestellt. So konnte in den vergangenen Jahren, durch Berücksichtigung ökologischer Qualitätskriterien in der Beschaffung und eine laufende Erneuerung des Fuhrparks, der CO_2-Ausstoß kontinuierlich verringert werden. Mit Ende 2021 sind fast ausschließlich Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren in Betrieb. Die E-Fahrzeugflotte umfasst 168 Elektroautos und 130 Elektrofahrräder und wird laufend erweitert.

Um diese positive Entwicklung weiter voranzutreiben, wird in der Beschaffung von Kraftfahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf Ökologisierung des Fuhrparks gelegt. Es wurden Kriterien für Emissionen (sowohl CO_2 als auch NOX) und Treibstoffverbrauch vorgegeben und bewertet. Damit wird gewährleistet, dass der Kfz-Fuhrpark des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch zukünftig ökologisch ausgerichtet und mit modernster Motorentechnologie ausgestattet ist. Nach Möglichkeit werden vorzugsweise Elektro- bzw. Hybridfahrzeuge beschafft.

Eco Driving

Aufgrund der COVID-19-Pandemie waren 2021 im Rahmen des Projektes „Eco Driving" keine Schulungen von Mitarbeiter:innen in spritsparendem Fahrverhalten zur Senkung des Treibstoffverbrauchs möglich.

Carsharing

Durch ein konzerninternes Carsharingangebot wird die Auslastung von Dienstkraftfahrzeugen optimiert. Derzeit stehen den Mitarbeiter:innen 522 Fahrzeuge an über 90 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Seit dem Fahrplanwechsel 2017/18 stehen ein Teil der Poolfahrzeuge unter der Marke „ÖBB Rail&Drive" auch Bahnkund:innen zur Verfügung. An 38 Stationen können 370 Fahrzeuge, davon 52 Elektrofahrzeuge, genutzt werden. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharingangebot laufend weiterentwickelt, sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert.

ÖBB Rail&Drive Standorte

Elektrofahrzeuge

Um eine weitere Senkung des CO_2-Ausstoßes zu erreichen, ist bis Ende 2022 eine Vergrößerung der Elektrofahrzeugflotte auf bis zu 240 Fahrzeuge (Gesamtkonzern) geplant.

Schienengebundene Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2021 wurde die Ausschreibung zur Beschaffung von 56 Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeugen abgeschlossen. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt in den Jahren 2023 bis 2027. Durch diese neuen Fahrzeuge können 88 veraltete Dieselfahrzeuge ersetzt werden. Durch die Ausstattung der Fahrzeuge mit einem Elektro-Hybridanteil wird künftig eine wesentliche Reduktion des Treibstoffverbrauchs für die Instandhaltungsfahrzeuge erreicht.

Fuhrpark ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Einheit	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Anzahl Schienenfahrzeuge	Stück	2.214	2.245 *)	-31	-1%
Anzahl Lkw mit 3,5 Tonnen	Stück	142	149	-7	-5%
Anzahl Lkw mit weniger 5 Tonnen	Stück	17	17	0	0%
Anzahl Lkw mit über 5 Tonnen	Stück	24	26	-2	-8%
Anzahl Kraftfahrzeuge gesamt	Stück	3.325	3.290 **)	35	1%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 4	Stück	5	5	0	0%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 5	Stück	42	330	-288	-87%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 6	Stück	3.278	2.955 **)	323	11%
davon Anzahl E-Fahrzeuge mehrspurig	*Stück*	*168*	*92*	*76*	*83%*

*) angepasster Vergleichswert. Die Angabe des Vergleichsjahres bezieht sich auf die Anzahl der in Betrieb befindlichen Schienenfahrzeuge.
**) angepasster Vergleichswert. Die Angabe des Vergleichsjahres umfasst auch die Anzahl der in Betrieb befindlichen Elektrofahrzeuge.

Bike&Ride

Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell, um das Verkehrssystem nachhaltiger und effizienter zu gestalten. Die Bahn nimmt hierbei eine Schlüsselrolle als umweltfreundliches und flächeneffizientes Verkehrsmittel ein und bildet somit das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. Das Fahrrad wird zu einem immer wichtigeren Teil der Mobilitätskette und das Anbieten von Bike&Ride-Anlagen an Verkehrsstationen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG leistet einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich nachhaltiger Mobilität. Der Neu-/Ausbau von Bike&Ride-Anlagen soll den Zugang zur Bahn erleichtern. Bei der Errichtung von neuen bzw. zusätzlichen Bike&Ride-Stellplätzen sind Kooperationen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG mit den involvierten Gemeinden und Ländern (siehe Richtlinie Park&Ride-Anlagen des bmk) anzustreben. Pro Jahr sollen laut aktuellem Rahmenplan 2022 bis 2027 im Schnitt etwa 1.500 Stellplätze hinzukommen bzw. bestehende Anlagen erneuert werden.

Aktuell setzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sehr stark auf die Erhöhung der Qualität der Fahrradabstellplätze wie der Überdachung und Doppelstockparkanlagen. Mit Ende 2021 gab es auf den Anlagen der ÖBB 48.881 Abstellplätze für Zweiräder (davon 3.318 Motorradparkplätze und 45.563 Fahrradparkplätze).

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2020
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze in Stück	48.881	48.548
Neuerrichtung/Instandhaltung von Bike&Ride-Stellplätzen pro Jahr in Stück	2.622	1.506

Anpassung an den Klimawandel

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

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

Die Bahninfrastruktur muss sich auch an die Auswirkungen des Klimawandels anpassen. Wesentliche Grundlagen für die Anpassungs- und Verminderungsmaßnahmen sowohl im organisatorischen als auch im technischen wie im normativen Bereich, wurden bereits 2012 im Rahmen des Forschungsprojektes „KLIWA" gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und dem Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur gelegt.

Weitergeführt wurden die Forschungsarbeiten im Zuge der Verkehrsinfrastrukturforschung mit dem Projekt „clim_ect, Klimawandel und Auswirkungen auf Naturgefahren", das 2021 abgeschlossen wurde. Ein weiteres Ziel dieses Projekts liegt darin, allfällige Anpassungsmaßnahmen aus dem Klimawandel heraus ableiten zu können. Außerdem wurde 2021 ein weiteres Klimawandelanpassungs-Projekt zur Prognose von Extremwetterereignissen und zu den Auswirkungen des Klimawandels auf das Primärenergiedargebot zur Versorgung des Bahnverkehrs gestartet.

Schäden an Bahnanlagen und Streckenunterbrechungen durch Stürme sind künftig vermehrt möglich. Zudem können durch Hitze- und Wasserstress oder durch Schädlinge die Schutzfunktion der Wälder beeinträchtigt werden. Um die Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen zu schützen, sind ein funktionsfähiger und stabiler Schutzwald sowie Steinschlag- und Lawinenverbauungen von großer Bedeutung.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2020
Steinschlag- und Lawinenverbauungen in km	202	191

Ein weiteres mögliches Risiko sind Gleisverwerfungen, welche sich in Zukunft aufgrund der Zunahme an Hitzetagen und steigenden Tageshöchsttemperaturen erhöhen könnten. Entsprechende Vorbeugemaßnahmen wie etwa der Versand von Hitzewarnungen über das Wetterwarnsystem infra:wetter sowie ein einheitlich definiertes Vorgehen bei Arbeiten im Gleis wurden bereits gesetzt.

Im Hinblick auf den Klimawandel sind insbesondere jene Maßnahmen von Bedeutung, die darauf abzielen, auf mögliche Folgewirkungen vorbereitet zu sein. Effektive Präventivmaßnahmen oder auch Monitoring- und Frühwarnsysteme, welche aufkommende Gefahren frühzeitig erkennen und rasch und effizient darüber informieren, sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Auf diese Weise können rechtzeitig die notwendigen Schritte eingeleitet und mögliche Schäden abgewehrt bzw. vermindert werden. Dadurch wird ein entscheidender Beitrag für die sichere Bahnbetriebsführung sowie ein Optimum an Streckenverfügbarkeit geleistet.

Im Folgenden werden einzelne Maßnahmen beschrieben.

Infra:wetter

Beschreibung

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

Da eine Zunahme der Extremwetterereignisse wie etwa extreme Temperaturspitzen im Winter und im Sommer sowie kurzfristigeres Auftreten von abwechselnden Wetterlagen, insbesondere bei Starkregen und Stürmen sowie bei Gewittern, beobachtet werden, sind für das infra:wetter folgende Weiterentwicklungsmaßnamen bereits umgesetzt worden:
- Entwicklung einer mobilen infra:wetter-Version
- Vorhersagen für Schneeverwehungen und möglichen Windbruch bei Bäumen
- Einführung von Schwellenwerten für Hitzewarnungen in den Sommermonaten
- Bedarfsgerechte Anpassungen der derzeitigen Schwellenwerte für die unterschiedlichen Warnungen aufgrund von Analysen und Auswertungen

Methodik

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

Zeitraum

Laufend

Naturgefahrenhinweiskarte

Beschreibung

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

Methodik

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

Zeitraum

Die vollständige Erhebung der potenziellen Gefahrenstellen an den in Bezug auf Naturgefahren sensibelsten Streckenabschnitten ist für die Prozesse Steinschlag und Wildbach bis Jahresende 2019 abgeschlossen worden. Bis voraussichtlich 2022 erfolgen noch die kommissionellen Festlegungen der Hinweiskategorien inklusive der daraus allenfalls erforderlichen Maßnahmendefinitionen.

Hochwasserbetroffenheit

Beschreibung

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

Methodik

Vom Bund und den Bundesländern sowie diversen Ziviltechnikerbüros wurden und werden die aktuellen Abflussuntersuchungen entlang des gesamten Streckennetzes eingeholt, für die Fragestellungen der ÖBB ausgewertet und – sofern entsprechend plausibilisiert – intern dargestellt. Dazu werden die Hochwasseranschlagslinien und deren absolute Wasserspiegellage in Bezug zur Höhe des Bahndammes bzw. der Schienenoberkante verglichen. Bei Bedarf werden mögliche Schutzmaßnahmen wie etwa Dammsicherungen, Retentionsräume etc. vorgeschlagen.

Zeitraum

Laufend

Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG

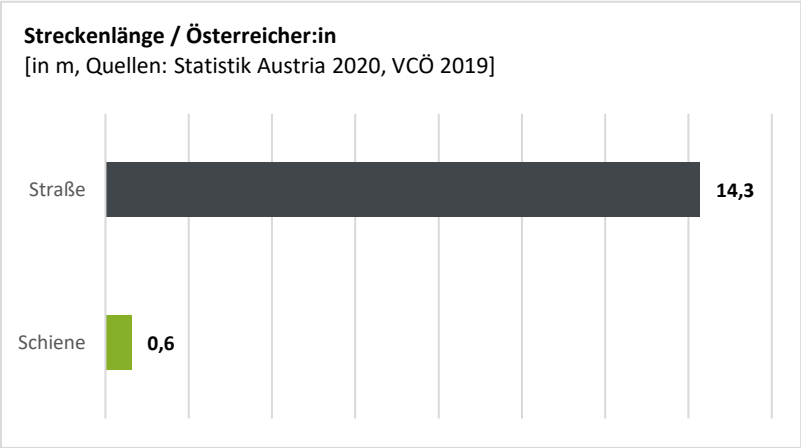
Die Baulänge des Streckennetzes betrug 2021 4.965 km (Vj: 4.970 km), die Grundstücksfläche 189,6 km² (Vj: 190,2 km²).

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG*) in km²	2021	2020
Gesamtfläche	189,6	190,2
Verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstationen)	8,3	8,4
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,6	2,6
Sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	7,0	7,1
P & R-Anlagen	1,3	1,3

*) Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

Im letzten Jahr hat sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch intensiv mit den Themen „Flächenverbrauch", „Bodenversiegelung" und „Nachhaltige Nutzungsformen" für nichtbetriebsnotwendige Bahnflächen beschäftigt. Der Bodenverbrauch liegt in Österreich laut Regierungsprogramm weit über dem Zielwert. In den letzten Jahren ist das Straßennetz täglich um mehrere Hektar pro Tag gewachsen, während das Schienennetz im Gegenzug geschrumpft ist. Dabei ist Eisenbahninfrastruktur eine äußerst flächensparende Form der Transportinfrastruktur. Während man im motorisierten Individualverkehr pro beförderter Person 100 m² Verkehrsfläche braucht, sind es bei der Bahn nur 7 m²[62]. Im Güterverkehr ist der Flächenbedarf pro Kilometer Streckennetz auf der Straße dreimal höher als auf der Schiene[63].

In Österreich ist das Straßennetz rd. 22-mal länger als das Schienennetz.

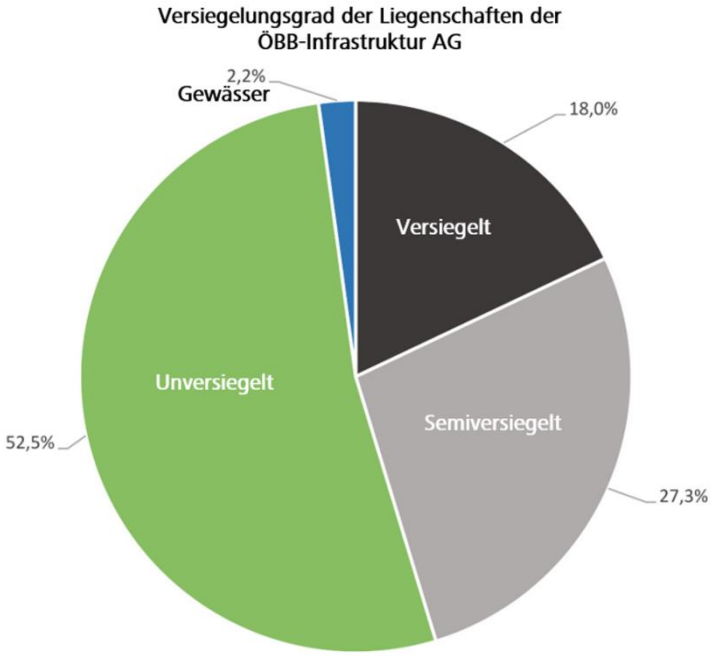


Die Gesamtfläche die in Österreich für Verkehrsflächen versiegelt ist, beträgt rund 1.240 km² (das entspricht ca. der Hälfte der Fläche des Bundeslandes Vorarlberg), wobei der Straßenverkehr 96% in Anspruch nimmt[64]. Der Anteil der ÖBB-Verkehrsfläche an der Gesamtverkehrsfläche in Österreich beträgt nur 2,4%.

Um die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen, die sich im Besitz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns befinden, besser abschätzen zu können, wurde mit dem Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, Department Raum, Landschaft, Infrastruktur der Universität für Bodenkultur ein Projekt namens „Potenzialflächenanalyse" durchgeführt, welches im Jahr 2021 abgeschlossen werden konnte.

Mittels diverser Satellitendaten und öffentlich verfügbarer Datenbanken, konnte ein genaues Bild der Landbedeckung auf Bahngrund geschaffen werden. Fast 24.000 Grundstücke auf insgesamt über 18.800 ha in ganz Österreich wurden analysiert.

[62] Allianz pro Schiene: Flächenverbrauch nach Verkehrsmittel (06/2020).
[63] Verband der Anschlussbahnunternehmen (VABU).
[64] VCÖ Presseaussendung (07/2021).



Versiegelt: Park- und Verkehrsflächen, Gebäude; Semiversiegelt: Bahnschotterkörper, Schotterflächen; Unversiegelt: Grünland, Ackerland, Wald und Strauchflächen, Gärten.
Quelle: Schauppenlehner, T., Hainz-Renetzeder, C., Lux, K., Frühwirth, R. (2022): Ermittlung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Potentiale von ÖBB Freiflächen – Endbericht. Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, Universität für Bodenkultur, Wien. 75 S (im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG).

In Summe besitzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mehr unversiegelte Wald- und Wiesenfläche als versiegelte Verkehrsfläche! Besonders hohe Waldanteile gibt es in den Bundesländern Tirol, Vorarlberg und Kärnten aufgrund der wichtigen Schutzwaldfunktion für die Schieneninfrastruktur in den alpinen Streckenbereichen. In waldarmen Regionen wie dem Burgenland, erhöhen die bahnbegleitenden Wälder auf Bahngrund die Landschaftsvielfalt.

Aufgrund der höheren Schienennetzdichte, der Hochleistungsstrecken und größeren Bahnhöfe finden sich in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Oberösterreich hohe Bahntrassenanteile. Erstaunlicherweise machen in den Bundesländern Salzburg und Vorarlberg auch Wasserflächen einen nennenswerten Anteil des Bahngrundes aus, da sich dort die großen Wasserkraftspeicherseen für die Bahnstromproduktion befinden.

Darüber hinaus wurden verschiedene Fallbeispiele zur extensiven, nachhaltigen Landnutzung, wie Urban Gardening, Beweidung, Energieerzeugung, etc. erarbeitet und visualisiert.

Um die Bodenversiegelung noch weiter zu reduzieren, hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ein Programm gestartet, in dem Entsiegelungsmaßnahmen in den Regelwerken und im Rahmenplan evaluiert und erste Pilotprojekte gestartet werden.

Abfall

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist als Bauherr von großen Infrastrukturvorhaben, aber auch im Zuge der Instandhaltung von bestehenden Infrastrukturanlagen einer der größten Abfallerzeuger in Österreich.

Abfallwirtschaftliche Systemabgrenzung

Abfallart, -herkunft, -menge und -verbleib werden von dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Abfallbesitzer (Abfallersterzeuger) entsprechend der abfallrechtlichen Vorgaben gemäß § 17 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002) dokumentiert. Dies erfolgt über interne Prozesse und Systeme (Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem, EDM-Meldungen, AISAG-Meldungen etc.) getrennt für jedes Kalenderjahr.

Die abfallrechtlichen Verpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns enden gemäß aktuell gültigem Abfallwirtschaftsgesetz mit der Übergabe der Abfälle an befugte Sammler und Behandler und der expliziten Beauftragung der umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung dieser Abfälle. Alle weiteren Verwendungsschritte, sprich die tatsächliche Behandlung/Verwertung der Abfälle gemäß der Abfallhierarchie im Abfallwirtschaftsgesetz (Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling, sonstige Verwertung und Beseitigung), obliegen den befugten Sammlern und Behandlern.

Anfallender Abfall und abfallbezogene Auswirkungen

Die wesentlichen Materialinputs ergeben sich aus den Hauptaufgaben des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns: dem Planen, Bauen und Betreiben von Bahninfrastrukturanlagen. In diesem Zusammenhang ist die ÖBB-Infrastruktur bestrebt, Materialien nachhaltig einzusetzen, indem deren Wiederverwertbarkeit im Vordergrund steht. Die Hauptmasse macht der Gleisschotter (Oberbauschotter) aus, von dem pro Jahr etwa 700.000 t eingekauft werden. An zweiter Stelle stehen Betonschwellen mit etwa 60.000 t pro Jahr. Den mengenmäßig drittwichtigsten Input stellen die Schienen mit etwa 30.000 t pro Jahr, die zur Gänze wiederverwendet werden können. Durch die Definition der zu verwendenden Materialien, insbesondere der Verwendung von Betonschwellen an Stelle von getränkten Holzschwellen, können all diese Stoffe am Ende ihrer langen Lebensdauer zu einem überwiegenden Teil wiedereingebaut bzw. recycelt werden.

Abfälle aus eigenen Aktivitäten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ergeben sich ausschließlich im Zuge von großen Bauvorhaben anhand von Erneuerungs-/Neubau-/Ausbau-Projekten, der Instandhaltung (Inspektions-/Wartungs-/Entstörungs-/Instandsetzungsarbeiten) und dem Betrieb der Anlagen. Hierbei wird eine Unterscheidung nach baulichen, betrieblichen und kommunalen Abfällen getroffen. Eine gesonderte Ausweisung erfolgt für Schrottabfälle im Rahmen der Berichtslegung für die nichtfinanzielle Erklärung.

Die großen Mengen an Bau- und Abbruchabfällen setzen sich unterschiedlich zusammen (u. a. Aushubmaterial, mineralische/organische/metallische Abfälle) bzw. untergeordnete Mengen an gefährlichen Abfällen (im Einzelfall). Diese fallen zum überwiegenden Teil im Zusammenhang mit der Umsetzung von großen Bauvorhaben (u. a. Semmering-Basistunnel oder der Errichtung der Koralmbahn) an. Ein Teil der Entsorgung der baulichen und betrieblichen Abfälle der ÖBB-Infrastruktur AG wird mittels Einzelverträgen oder Rahmenverträgen durch den Entsorgungspartner Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH (RCL-ES) in Form eines Tochterunternehmens der Rail Cargo Austria AG abgewickelt. Für kommunale Abfälle an den von ihr verwalteten Objekten erfolgt die Entsorgung durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen oder Bürostandorte). Für den überwiegenden Teil an baulichen Abfällen aus großen Infrastrukturvorhaben erfolgt die Entsorgung über gesonderte Bauverträge (Einzelverträge).

Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den betriebseigenen Deponien des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu, da diese wesentliche Bestandteile von Infrastrukturvorhaben (u. a. Semmering-Basistunnel oder Errichtung der Koralmbahn) im öffentlichen Interesse (siehe EB/UVP-Verfahren) sind, und hierzu bauliche Abfälle einer Beseitigung unter Berücksichtigung der bestmöglichen Reduktion von Transportwegen und damit auch Emissionen zugeführt werden.

Abfallmanagement und Kreislaufwirtschaft

Im Sinne der Ökologisierung und Kreislaufwirtschaft erfolgt bei Infrastrukturvorhaben des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns eine Wiederverwendung von Aushubmaterialien, soweit diese bautechnisch und umwelttechnisch im notwendigen Ausmaß und zulässiger Weise für das Verfüllen von Geländeunebenheiten oder das Vornehmen von Geländeanpassungen geeignet sind.

Innerhalb des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns steht der schonende Umgang mit Ressourcen sowie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien im Fokus. Dies äußert sich z. B. in Form der maschinellen Reinigung von Gleisschotter und dessen Wiedereinbau im Schotterbett sowie in Form von Untergrundsanierungen mittels einer Aushubmaschine (AHM). Dabei wird der obere Bereich des Schotterbettes gebrochen, mit Neumaterial vermengt und als Tragschicht wieder im Gleis eingebaut. Das restliche Gleisschottermaterial wird gemeinsam mit dem Untergrund ausgehoben und entsorgt. Somit erfolgt eine Wiederverwendung im Sinne der Ressourcenschonung und Reduktion der Abfallmenge.

Gebrauchte Betonschwellen werden zu einem großen Teil nach erfolgter Prüfung (mechanische Beschädigung, Verunreinigungen und bautechnische Eignung) und der Entfernung der Elemente zur Schienenbefestigung einem Verkauf und somit einer bestimmungsgemäßen weiteren Verwendung zugeführt.

Im Zuge von Ausschreibungen beauftragt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geeignete Auftragnehmer ausdrücklich und unwiderruflich mit der umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung der anfallenden Abfälle.

Für die betriebseigenen Deponien erfolgt die Abwicklung federführend durch den:die Leiter:in der Eingangskontrolle im Auftrag des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Hierbei werden die gesetzlichen Vorgaben (u. a. DVO 2008 idgF) sowie die internen Vorgaben (Abfallbilanzmeldung; EDM-Portal) in enger Abstimmung mit dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern abgewickelt. Externe bestellte Deponieaufsichten (behördliche Aufsichten) begleiten hierbei die Ausführung und Nachweisführung.

Bei Beseitigungen über den Bauvertrag erhalten die Projektleitungen die Abfallnachweise, pflegen die erhaltenen Daten nach erfolgter Plausibilitätsprüfung in weiterer Folge in eine Bauprojektabfall-Jahreszusammenstellung ein und übermitteln diese zur Eingabe ins Umweltinformationssystem. Bei geringen Abfallmengen kann die Erstellung der Jahreszusammenstellung entfallen, hier werden die Abfälle direkt in das Umweltinformationssystem eingetragen.

Die Erfassung aller gefährlichen und nichtgefährlichen Abfälle, welche über den Entsorgungspartner RCL-ES entsorgt werden, erfolgt automatisiert durch die RCL-ES.

Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH erhebt pro Objekt (wenn im Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns) die Anzahl der vorhandenen Abfallbehälter (Gebindegröße) je Fraktion, welche nicht über die Leistungskontrakte (Rahmenverträge) der RCL-ES beseitigt werden, sowie die Entleerungsintervalle und überprüft dies jährlich auf Aktualität. Die Daten werden in einem Datenverarbeitungssystem durch den festgelegten Benutzer der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH erfasst.

Weiters erfolgt durch die jeweiligen Umweltkoordinatoren (U-K) der Organisationseinheiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns eine stichprobenweise Plausibilitätskontrolle der Abfalldaten. Die Abfallbeauftragten behalten sich eine weitere stichprobenartige Plausibilitätsüberprüfung der Abfalldaten vor. Etwaige Auffälligkeiten werden dem jeweiligen U-K zur Kenntnis gebracht, um diese zu klären bzw. zu bereinigen.

Die abfallbezogenen Daten können mittels Datenverarbeitungssystem in Berichtsform zur Verfügung gestellt werden.

Abfalltabelle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

	Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		**Summe**	
Abfallart in Tonnen (t)*)	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	**2021**	**2020**
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren[1)]	379	984	1.149	832	14	4	0	0	1.542	1.820
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	17.564	16.263	374	367	0	0	0	0	17.938	16.630
Verwertung	**17.943**	**17.247**	**1.523**	**1.199**	**14**	**4**	**0**	**0**	**19.480**	**18.450**
Betriebsfremde Deponien	1.017	3.506	139	5	0	50	0	0	1.156	3.561
Beseitigung	**1.017**	**3.506**	**139**	**5**	**0**	**50**	**0**	**0**	**1.156**	**3.561**
Gefährlicher Abfall	**18.960**	**20.753**	**1.662**	**1.204**	**14**	**54**	**0**	**0**	**20.636**	**22.011**
Recycling (Übergabe an Recycler)	636.859	477.662	7.675	8.601	26.876	28.815	3.552	3.417	674.962	518.495
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben	250.989	684.413	0	0	0	0	0	0	250.989	684.413
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben	211.004	86.874	2	0	0	0	0	0	211.006	86.874
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren	88	88	3.346	0	0	0	0	0	3.434	88
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	650	974	276	321	0	0	8.817	9.809	9.743	11.104
Verwertung	**1.099.590**	**1.250.011**	**11.299**	**8.922**	**26.876**	**28.815**	**12.369**	**13.226**	**1.150.134**	**1.300.974**
Betriebsfremde Deponien	2.394.192	1.949.271	2.796	989	152	97	114	43	2.397.254	1.950.400
Betriebseigene Deponien	1.864.858	3.139.591	0	0	0	0	0	0	1.864.858	3.139.591
Beseitigung	**4.259.050**	**5.088.862**	**2.796**	**989**	**152**	**97**	**114**	**43**	**4.262.112**	**5.089.991**
Nicht gefährlicher Abfall	**5.358.640**	**6.338.873**	**14.095**	**9.911**	**27.028**	**28.912**	**12.483**	**13.269**	**5.412.246**	**6.390.965**
Gesamtabfall	**5.377.600**	**6.359.626**	**15.757**	**11.115**	**27.042**	**28.966**	**12.483**	**13.269**	**5.432.882**	**6.412.976**
davon Verwertung	**1.117.533**	**1.267.258**	**12.822**	**10.121**	**26.890**	**28.819**	**12.369**	**13.226**	**1.169.614**	**1.319.424**
davon Beseitigung	**4.260.067**	**5.092.368**	**2.935**	**994**	**152**	**147**	**114**	**43**	**4.263.268**	**5.093.552**

[1)] Gefährlicher Abfall wird vor dem Recycling mechanischen, biologischen und chemisch-physikalischen Verfahren zugeführt.

[*)] Es wurde nicht zwischen Verwertung/Beseitigung am/außerhalb Standort unterschieden, da dies am Standort nicht relevant ist, außer im Falle der Wiederverwendung im Bauvorhaben und der betriebseigenen Deponien, diese sind als Kategorien angeführt. Zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Vorjahr waren die Daten noch nicht vollständig verfügbar. In diesem Bericht wurden die vollständigen Werte für 2020 aufgenommen. Darüber hinaus kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu einer geänderten Darstellung bzw. Kategorisierung. Die Abfalltabelle ist daher nicht direkt mit den veröffentlichten Werten des Vorjahres vergleichbar.

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns betrug im Jahr 2021 rd. 2,1 Mio. m³. Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung, zusätzlich gibt es 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte aus der Vergangenheit erfolgt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leitet diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2020*)
Wasserverbrauch in m³	2.151.876	1.642.429

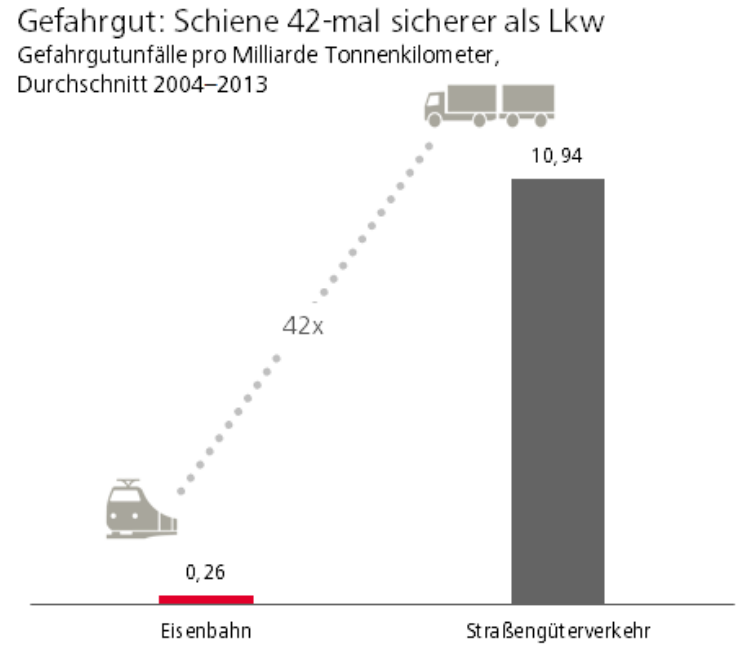
*) Zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Vorjahr waren erst ca. 75% der Wasserzähler erfasst. In diesem Bericht wurde der vollständige Wert für 2020 aufgenommen – dieser weicht daher von der veröffentlichten Zahl des Vorjahres ab.

Im Bereich des Fahrweges von Eisenbahnen stellt die nachhaltige Bahnentwässerung einen wesentlichen Punkt für die Gewährleistung einer langfristig sicheren und stabilen Gleislage dar. Hierbei wird das Niederschlagswasser aus dem Gleiskörper, sowie allenfalls über Böschungen zufließendes Wasser über Gräben, Grabenmauern oder Drainagen gesammelt und sicher zur nächsten Vorflut (Einleitpunkt in ein Gewässer) weitergeleitet. Die anfallende Wassermenge ist dabei abhängig von der Anzahl der Gleise und den topografischen Verhältnissen. Eine Wasserentnahme oder ein Wasserverbrauch findet hierbei nicht statt. Treten zum Beispiel in Böschungen unterirdische Wässer zutage, werden diese gefasst und ebenfalls bis zur nächsten Vorflut geleitet. Die Einleitung der Niederschlagswässer in die Vorflut (z. B. Bach, Fluss, Grundwasser) erfolgt derart, dass keine schädlichen Auswirkungen auf diese erfolgen. Bei Vorflutern mit Wasserstress werden je nach Wassermenge und möglicher Aufnahmekapazität des Vorfluters Rückhaltevorrichtungen wie z. B. Drosselschieber vorgesehen. Im Zuge der Wasserrückführung werden vor allem für die einzelnen Bauphasen auch Wasseruntersuchungen aus chemischer Sicht durchgeführt, sodass entsprechende Maßnahmen gesetzt werden können, um die Vorfluter durch die Wasserrückführung nicht nachteilig zu beeinflussen. Beispiele hierfür sind: Absetzbecken, Gewässerschutzanlagen, Filteranlagen etc. Aus dem regelmäßigen Bahnbetrieb treten grundsätzlich keine Verunreinigungen für die Vorflut bzw. kein Austritt von schädlichen Substanzen auf. Die Einleitungen erfolgen gemäß den Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes nur im Einklang mit den entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen. Vor Ansuchen um die wasserrechtlichen Genehmigungen finden Abstimmungen mit den Behörden, Fischereiberechtigten, Gemeinden usw. statt. Das Ziel liegt hierbei in der Konsensfindung sowie in der nachhaltigen Einleitung der Bahnwässer in die Vorflut, ohne diese negativ zu beeinträchtigen.

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

Gefahrgut

Die Schiene ist ein wesentlich sicherer Verkehrsträger für die Beförderung von Gefahrgütern als beispielsweise die Straße.



Allianz pro Schiene

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Statistisches Bundesamt. Stand 12/2015.

Nach der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter" (RID) Ausgabe 2021 gibt es Melderichtlinien für Unfälle und Zwischenfälle mit gefährlichen Gütern im Zuge der Beförderung oder Verladung. Die Mengenschwellen sind je nach Gefährlichkeit der Stoffe unterschiedlich. Solche Meldungen sind an das BMK bei Verletzung von Personen, Sach- und Umweltschäden oder Sperre eines Hauptverkehrsweges abzugeben.

Im Jahr 2021 gab es keine Vorfälle, die eine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID/ADR (europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene und der Straße) erforderlich gemacht hätten.

Zusätzlich wurden durch Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns – Technische Überwachung 2021 insgesamt 1.130 Kontrollen an RID-Fahrzeugen im Betrieb durchgeführt. Auch bei diesen Kontrollen waren keine Meldungen nach RID/ADR erforderlich.

Artenvielfalt und Biodiversität

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

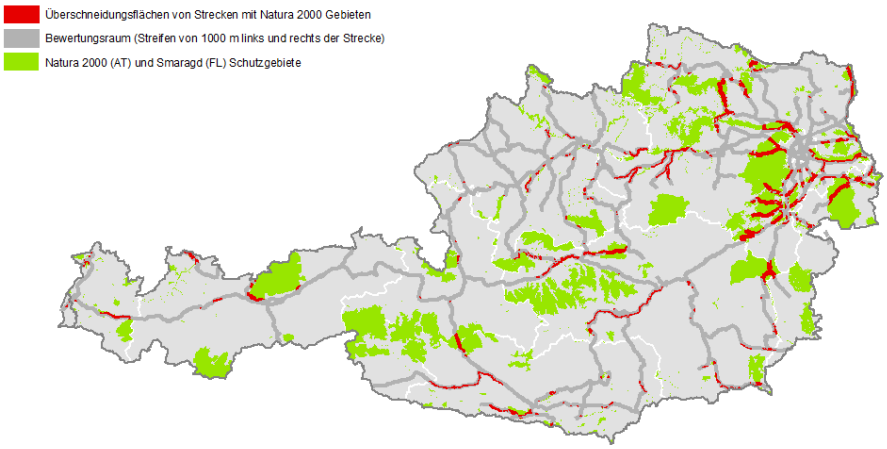
Natur- und Artenschutz sind in Österreich auf der Ebene der Landesgesetzgebung rechtlich festgelegt. Sämtliche Neu- und Ausbauprojekte werden daher auch im Zuge des Genehmigungsverfahrens im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant und umgesetzt. Dabei kommen zusätzlich auch spezifische umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS bzw. Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, RVE) zum Einsatz. Die Berücksichtigung der jeweiligen Roten Listen der gefährdeten Arten ist damit systematisch gewährleistet.

Die Bahnbegleitflächen fungieren aufgrund ihrer extensiven Bewirtschaftung als Rückzugsraum und Migrationskorridor für seltene Tier- und Pflanzenarten sowie als verbindendes Element zwischen verschiedenen Lebensräumen in Österreich. Das ca. 5.000 km lange Streckennetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns verläuft durch fast alle Kulturlandschaftsräume in Österreich, der niedrigste Punkt liegt in der Gemeinde Purbach am Neusiedler See auf 128 m Seehöhe, der höchste Punkt liegt am Brennerpass auf 1.370 m Seehöhe.

Viele Streckenkilometer und Bahngrundflächen liegen in oder nahe bei Naturschutzgebieten, wie z. B. Natura-2000-Schutzgebieten. Um die flächenmäßige Überschneidung unserer Bahninfrastruktur mit diesen besonders sensiblen Landschaftsräumen darzustellen, wird die folgende Karte jährlich aktualisiert. Über die Web-GIS Applikation des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die Lageverhältnisse der wesentlichen Schutzgebiete in Österreich (Naturschutz, Landschaftsschutz aber auch Wasserschutz- und Schongebiete) mit dem Streckennetz verschneidbar.

Berührungspunkte von Bahnstrecken der OBB-Infrastruktur AG mit Natura 2000 Gebieten - 2021

Mit einem Streifen bis 1000m links und rechts der Strecke als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 857,98 km² mit Natura 2000 Gebieten



Quellen: ÖBB-Infrastruktur AG und European Environment Agency (EEA), 2021
Anmerkung: Natura 2000 (EU) und Smaragd (FL) entsprechen der selben Schutzgebietskategorie
Maßstab: 1:2.500.000

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

Da insbesondere in den alpinen Bereichen des Streckennetzes ein erhöhtes Naturgefahrenrisiko in Form von Lawinen, Muren oder Steinschlag herrscht, wird dieser Problematik von speziell qualifizierten Mitarbeiter:innen unter Einsatz hochmoderner, wie auch altbewährter Technik begegnet.

Das Naturgefahrenmanagement umfasst dabei auch forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion in den alpinen Bereichen sowie zur Gewährleistung eines sicheren und ungestörten Bahnbetriebs, da ungeeigneter Bewuchs im Bahnumfeld den Bahnbetrieb negativ beeinflussen kann. Insgesamt besitzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 4.239 ha Wald in ganz Österreich. Im Jahr 2019 wurden an betrieblich unkritischen Stellen zehn Waldflächen ausgewählt, die als „Ökowaldinseln" eine möglichst naturnahe Entwicklung nehmen sollen. 2021 wurde die Eignung weiterer Flächen geprüft, die eventuell 2022 hinzugenommen werden. Insgesamt ist eine Gesamtfläche von 70 ha im „Bahnwald" als Ökowaldinsel ausgewiesen.

Darüber hinaus war ein Highlight des Jahres 2021 der Abschluss des Vertrages mit dem Land Oberösterreich zur naturschutzfachlichen Pflege von 33 besonders wertvollen Flächen mit einer Gesamtausdehnung von 4,5 ha, die sich auf Bahngrund befinden. Das Land Oberösterreich übernimmt damit die erforderlichen Pflegemaßnahmen wie Einzelstammentnahmen, Mahd, Rückschnitt, Neophytenbekämpfung und Abtransport des Grünschnitts, um die schützenswerten Biotoptypen zu erhalten. Eine Win-win Situation für den Naturschutz und die Bahn.

In öffentlich zugänglichen Bereichen wie an Bahnhöfen oder Park & Ride-Anlagen ist auch die Verkehrssicherheit rund um den Baumbewuchs sicherzustellen. Hierfür hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen eigenen Baumkataster angelegt. Im Baumkataster waren mit Stichtag 31.12.2021 10.423 Bäume und 205 verschiedene Baumarten erfasst. Die drei häufigsten Baumarten auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2021 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils ungefähr 770 bis 900 Exemplaren.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2020
Bäume im Baumkataster in Stück	10.423	10.786
Anzahl verschiedener Baumarten	205	198

In den letzten Jahren wurden im Umfeld der großen Neu- und Ausbauprojekte Hunderte Hektar an naturschutzfachlich wertvollen ökologischen Ausgleichsflächen geschaffen (eine quantitative Erfassung und Verortung dieser Flächen im geografischen Informationssystem des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist in Planung). Diese Flächen haben nachweislich zur signifikanten Verbesserung der biologischen Vielfalt in den jeweiligen Regionen beigetragen und stellen heute wichtige Trittsteinbiotope dar. Doch auch die Bahnbegleitflächen am Bestandsnetz ermöglichen in einer zunehmend intensiver genutzten und verbauten Landschaft, Lebensraumvernetzungen und Wanderungsmöglichkeiten für migrierende Tierarten. Durch Querungshilfen wird Tierarten mit großen Lebensraumansprüchen der gefahrlose Wechsel über die Bahntrassen ermöglicht. Zusätzlich wurde ein Forschungsprojekt gestartet, bei dem Wildwarngeräte für den Einsatz an Bahngleisen getestet werden, um damit in Zukunft Wildtierkollisionen an neuralgischen Punkten weitgehend vermeiden zu können.

Zum Schutz von Großvögeln vor Stromschlägen werden in Abstimmung mit der Vogelschutzorganisation Bird Life Austria Kunststoff-Schutzkappen auf den Mastspitzen angebracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist auch Partner im EU-Lifeprojekt „Danube Free Sky" (siehe https://danubefreesky.eu/en/). Im Zuge dieses Projektes werden unter anderem 63 km an drei Bahnstrecken im für den Vogelschutz in Österreich bedeutsamen östlichen Niederösterreich mit umfangreichen Vogelschutzmaßnahmen ausgerüstet, um Stromschlag und Leitungskollision möglichst auszuschließen.

Vogelanprall an Glasflächen wird durch eine Vogelschutzmarkierung in Form von 4 mm starken schwarzen Linien im Abstand von 50 mm auf den Glasflächen vermieden. Leider erweist sich das Naturschutzrecht als hinderlich, wenn es um die Umsetzung von freiwilligen Biotopverbesserungsmaßnahmen für geschützte Arten geht. Diese Maßnahmen, wie z. B. die Anlage von Amphibienlaichgewässern oder das Ausbringen von Samen streng geschützter Pflanzen, wären zwar betrieblich, technisch und finanziell machbar, sind allerdings aufgrund der Verbotstatbestände im Artenschutzrecht oft nicht realisierbar, da das Risiko für spätere Komplikationen und Auflagen im Fall von betrieblichen oder baulichen Maßnahmen besteht. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich auch aktiv in die Erstellung der nationalen Biodiversitätsstrategie 2030 eingebracht und u. a. auch auf das vorhin angeführte Dilemma hingewiesen. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ebenso eines der Bahninfrastrukturunternehmen, die sich aktiv beim Projekt „Reverse", welches vom Internationalen Verband der Eisenbahnen (UIC) getragen wird, beteiligen. Negative und positive Auswirkungen der Bahn auf die biologische Vielfalt sollen genau analysiert und für den Bahnsektor Leitlinien und einen Aktionsplan entwickelt werden, um die Beiträge der Bahn zum SDG 15 (Life on Land) darstellen zu können. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt den Vorsitzenden dieser Arbeitsgruppe und ist wesentlicher Treiber dieses internationalen Projektes zum Schutz der biologischen Vielfalt.

Mit dem Projekt „ÖBB-Schienenbienen", das 2021 ins Leben gerufen wurde, wird insbesondere der Honigbiene auf zwölf Bahngrünflächen in sechs Bundesländern Lebensraum geschaffen. Die „ÖBB-Schienenbienen" leisten einen wichtigen Beitrag zur Bestäubung von Pflanzen, Biodiversität und der effizienten Nutzung von ungenutzten, aber wertvollen Bahngrünflächen. Außerdem entsteht für Bahnkund:innen ein nachhaltiges genussvolles Naturprodukt, welches diese im Rail- und Nightjet genießen können.

Um Bewusstsein und Wissen zum Erhalt der biologischen Vielfalt als eine unserer essentiellsten Lebensgrundlagen zu stärken, gibt es im ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch verschiedene Schulungs- und Informationsangebote (siehe auch Weiterbildung im Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit in Kapitel G.4.). Beispielsweise wurde gemeinsam mit dem WWF ein Webinar für die Lehrlinge erstellt und für das laufende Projekt „Schienenbienen", bauen die Lehrlinge Wildbienenhotels.

Chemische Vegetationskontrolle

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Um das zu gewährleisten, werden die Gleisanlagen im Streckennetz der ÖBB im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle derzeit einmal im Jahr mit Pflanzenschutzmitteln behandelt. Auf Streckengleisen und durchgehenden Hauptgleisen werden die Pflanzenschutzmittel mittels Spritzzug (auch bekannt als „Multi Modul Train", abgekürzt „MMT"), der mit einer optischen Grünerkennung und EDV-gestützten Spritzsteuerung für die punktgenaue Behandlung ausgestattet ist, ausgebracht. Die dabei zum Einsatz kommende Grünerkennung ermöglicht es, nur dort Spritzmittel aufzubringen, wo auch tatsächlich Pflanzenwuchs im unmittelbaren Gleisbereich vorhanden ist. Die chemische Vegetationskontrolle auf Bahnhofs- und Verschubgleisen wird mit manuell gesteuerten Kleinspritzgeräten (schienengebunden und Zweiwegefahrzeuge) durchgeführt. Um die Selektivität bei den Kleinspritzgeräten zu verbessern, wurde ein ebenfalls mit Grünerkennung ausgestattetes Prototypkleinspritzgerät entwickelt und getestet. Demnächst ist die Anschaffung von weiteren solchen Geräten geplant.

Durch ständige Optimierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren konnte die eingesetzte Glyphosatmenge deutlich reduziert werden – von 9,5 t (2014) auf 5,3 t im Jahr 2021. Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern strebt jedoch den Umstieg auf alternative verfügbare Pflanzenschutzmittel an und beteiligt sich weiterhin intensiv an Forschungsprojekten. Bereits ab 2022 wird kein Glyphosat auf Gleisanlagen der ÖBB ausgebracht und die Pflanzenschutzmittel mit diesem Wirkstoff werden durch Alternativen ersetzt. Zukünftig wird ein Methodenmix – chemisch, mechanisch, physikalisch (thermisch / elektrisch) – zum Einsatz kommen. Bis weitere Methoden die Wirksamkeit und Gleistauglichkeit erreicht haben, bleibt die Behandlung der Gleisanlagen mit Pflanzenschutzmitteln im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle allerdings die wichtigste Maßnahme, um Gleise bewuchsfrei zu halten. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2020
Menge an eingesetztem Glyphosat pro Jahr in t	5,3	6,2
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer	7.847	7.820
Auf Vegetation kontrollierte Flächen in ha	5.290	5.286
Tatsächlich behandelte Flächen in ha	1.710	2.012

Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2)

Rollende Räder erzeugen Schall aufgrund physikalischer Gesetze, welche sich nicht außer Kraft setzen lassen. Die ÖBB unternehmen jedoch alles, um Schallemissionen des Schienenverkehrs einzudämmen und zu verringern. Im Zuge von Lärmsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzfenster errichtet bzw. gefördert. Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Lärmschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt. Dadurch befanden sich im Jahr 2021 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf knapp 5.000 km Streckenlänge (Baulänge) und knapp 10.000 km Gleislänge rd. 1.000 km an Lärmschutzwänden und Lärmschutzdämmen.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2020
Lärmschutzwände in km	948	937
Lärmschutzdämme in km	65	65

Die europäische Interoperabilitätsrichtlinie NOI TSI schreibt „leisere Stecken" vor, auf denen ab 08.12.2024 nur mehr leise Güterwagen verkehren dürfen. Auch im Jahr 2021 gewährte die ÖBB-Infrastruktur AG für ihr Schienennetz die seit der Netzfahrplanperiode 2018 eingeführte Reduktion des Infrastruktur-Benützungsentgelts („Lärmbonus") für Güterverkehrsleistungen von EVUs – sofern sie mit leisen Bremssohlen nachgerüstete Güterwagen einsetzen (dieser Lärmbonus ist gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung [EU] 2015/429 gestaltet). Dies führte dazu, dass beispielsweise mit Ende 2021 ca. 90% der österreichischen Flotte der Rail Cargo Group (RCG) als leise Wagen umgerüstet worden sind.

Im Frühjahr 2021 wurde der erste Bericht „Monitoring Schallemissionen Eisenbahnverkehr Wörthersee" veröffentlicht, welcher auf Messungen der Zugsfahrten auf der zweigleisigen Südstrecke im Zentralraum Kärnten beruht. Im Kalenderjahr 2020 betrug der Anteil an leisen Güterwagen im Jahresschnitt 64% aller vorbeifahrenden Güterwagen, und der durchschnittliche Vorbeifahrtspegel (Median) im Messpunkt der Messstelle in 7,5 Meter von der Gleisachse beträgt für die Güterzüge 88,2 dB und für die Personenzüge 77,5 dB. Exemplarisch wurden auch Schallimmissionspegel gemäß Schallausbreitungsrechnungs-Vorschriften errechnet: Dabei ergibt sich im exemplarischen Abstand von 30 m zur Bahnstrecke ohne Lärmschutzmaßnahme ein Beurteilungspegel-Nacht von 60 dB, während mit entsprechendem bahnseitigem Lärmschutz in Form einer 2 m hohen Lärmschutzwand ein Beurteilungspegel-Nacht von 48 dB erreicht wird.

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

Nachhaltige Beschaffung

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

Dazu erfolgt bei jedem Vergabeverfahren eine Eignungsprüfung der für den Zuschlag in Betracht kommenden Unternehmen. Die für die Eignungsprüfung relevanten Eignungskriterien werden je Vergabeverfahren entsprechend dem Leistungsgegenstand sowie dem geschätzten Auftragswert sachlich festgelegt. Diese Prüfung beinhaltet neben der Prüfung der Befugnis und technischen wie auch wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auch eine Prüfung im Rahmen der Zuverlässigkeit. In diesem Zusammenhang erfolgen Abfragen gemäß Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz und Ausländerbeschäftigungsgesetz. Weiters erfolgen Abfragen aus dem Verbandsregister, wobei dort eingetragene Strafverfahren oder Verurteilungen seitens der Unternehmen aufzuklären sind.

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

Unternehmer werden u. a. auch von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen, wenn der Lead Buyer Kenntnis von einer rechtskräftigen Verurteilung des Unternehmens hat, die einen der unten angeführten Tatbestände betrifft. Dies gilt auch – sofern es sich um einen Unternehmer handelt, der keine natürliche Person ist – für Personen, die Mitglied in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen sind oder darin Vertretungs,- Entscheidungs- oder Kontrollbefugnisse haben:
- Mitgliedschaft bei einer kriminellen Vereinigung oder Organisation (§§ 278 und 278a StGB)
- Terroristische Vereinigung, terroristische Straftaten oder Terrorismusfinanzierung (§§ 278b bis 278d StGB)
- Bestechlichkeit, Vorteilsannahme, Bestechung, Vorteilszuwendung oder verbotene Intervention (§§ 304 bis 309 StGB und § 10 UWG), Betrug (§§ 146 bis 148 StGB), Untreue (§ 153 StGB), Geschenkannahme (§ 153a StGB)
- Förderungsmissbrauch (153b StGB)
- Geldwäscherei (§ 165 StGB)
- Sklaverei, Menschenhandel oder grenzüberschreitender Prostitutionshandel (§§ 104, 104a und 217 StGB)
- Ein entsprechender Straftatbestand gemäß den Vorschriften des Landes, in dem der Unternehmer seinen Sitz hat

Der Verhaltenskodex für Lieferant:innen konkretisiert die Ausführungen des Code of Conduct des ÖBB-Konzerns (siehe Kapitel G.6.) und beschreibt, welche Anforderungen die ÖBB-Holding AG und ihre Teilkonzerngesellschaften an das Geschäftsgebaren ihrer Lieferant:innen stellen. Dieser Verhaltenskodex ist ein Manifest zu dem Verhalten, das im ÖBB-Konzern von Lieferant:innen und deren Mitarbeiter:innen erwartet wird und dient u. a. der Verbesserung der Lieferant:innenbeziehung und Kommunikation ihrer Erwartungshaltung. Im Speziellen umfasst unser Verhaltenskodex für Lieferant:innenbestimmungen zu folgenden Kernelementen:
- Korruption
- Wettbewerb
- Außenwirtschaftliche Beschränkungen
- Datenschutz und geistige Eigentumsrechte
- Wahrung der Menschenrechte
- Diversität und Gleichbehandlung
- Verbot von Zwangsarbeit
- Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Arbeitszeit und Leistungsvergütung
- Vereinigungsfreiheit (Kollektivverhandlungen)
- Umweltschutz und Klimaschutz
- Subunternehmen
- Sanktionen

In der 25. Vorstandssitzung der ÖBB-Holding AG vom 02.11.2021 wurde der Verhaltenskodex für Lieferant:innen durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG einstimmig genehmigt und wird im gesamten ÖBB-Konzern bei Ausschreibungen zur Anwendung gebracht.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsinitiative Railsponsible, welche als Ziel hat, die Nachhaltigkeit der Lieferkette in der Bahnbranche zu verbessern, kommt zur besseren Bewertbarkeit der Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen aktuell EcoVadis zum Einsatz. Dies ist ein Tool zur Lieferant:inneenbeurteilung, spezialisiert auf Nachhaltigkeitsaspekte in globalen Supply Chains. Es dient dazu, Mehrwerte und Transparenz entlang der Lieferkette zu generieren. Ein EcoVadis-Rating umfasst folgende Punkte:
- Rating von Unternehmen auf Basis von 21 CSR-Kriterien nach internationalen Standards und aktuell geltenden Leitlinien und Regulierungen – z. B. ISO 26000 (Bereich Umwelt, soziale Aspekte, Ethik)
- Zusätzliche Betrachtung externer Informationsquellen (z. B. NGOs)
- Prüfung und Analyse durch CSR-Analyst:innen mit erprobter Methodik
- Überprüfung der Dokumente in allen Sprachen
- Transparenz und Glaubwürdigkeit gegenüber Stakeholder:innen

Ziel der ÖBB ist es hierbei, dass langfristig eine Mehrheit der Unternehmen ein Nachhaltigkeitsrating aufweisen. Zum 31.12.2021 wurden rd. 48% des Beschaffungsvolumens des ÖBB-Konzerns auf Nachhaltigkeit beurteilt.

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

Im Zuge der Leistungsbeschreibung werden bei der Definition des Auftragsgegenstandes die ökologischen Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen bereits in der Planungsphase eines Projekts miteinbezogen. Denn je früher Umweltaspekte innerhalb des Vergabeprozesses berücksichtigt werden, desto eher können sie auch umgesetzt werden. Es wird verstärkt auf eine ökologische Auswahl von Baustoffen geachtet (z. B. durch Festlegung der Verwendung von grünem Beton, welcher durch Reduktion des Bedarfs an Zement weniger CO_2 in der Herstellung verursacht). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit Expert:innen zur Beurteilung von Schadstoffanalysen, Marktangebot und Ökobilanzergebnissen. Es ist weiters darauf zu achten, dass Festlegungen nicht bewirken dürfen, dass bestimmte Unternehmen von vornherein Wettbewerbsvorteile genießen. Die Festlegungen müssen allgemein zugänglich sein.

In diesem Rahmen wird auch die nachhaltige Beschaffung betrachtet. Im Wesentlichen erfolgt dies bei der Definition des Auftragsgegenstandes in der Form, dass bei der System- und Auswahl der Baustoffe insbesondere auch spätere Erhaltungsaufwendungen, die Lebensdauer sowie der Ausstoß von Treibhausgasen berücksichtigt werden. Hierzu wurde unter anderem im Rahmen der Zuschlagskriterien ein Kriterium für die Bewertung der „LifeCycleCosts" von Brückentragwerken entwickelt bzw. werden bei Alternativangeboten auch im Rahmen des Zuschlagskriteriums Auswirkungen auf die „LifeCycleCosts" berücksichtigt. Weiters wurde für die Ermittlung der Treibhausgasemissionen ein TCO-CO_2-Berechnungsmodell entwickelt.

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

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

Aktuell werden mit den Kontrollen und Tests bei
- der Durchführung eines Vergabeverfahrens unter Anwendung eines Ausnahmetatbestandes,
- der zwingenden Durchführung einer vertieften Angebotsprüfung im Falle einer sehr hohen Überschreitung des Auftragswertes im Vergleich zur vergaberechtlichen Kostenschätzung und
- der Überprüfung der Ausschreibungsunterlagen bei Bauaufträgen

drei weitere Risikobereiche im Rahmen des internen Kontrollsystems überprüft.

Sustainable Finance

Offenlegung gem. Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung

Für den Wandel in Richtung Nachhaltigkeit muss viel Geld investiert werden. Die OECD schätzt, dass weltweit jährlich rd. 6,4 Billionen EUR[65] nötig wären, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Das können die Staaten nicht alleine finanzieren, es braucht private Investitionen. Aus diesen Erkenntnissen heraus ist der EU-Aktionsplan mit zehn Maßnahmen entstanden, um privates Kapital für nachhaltige Aktivitäten zu mobilisieren. Unter diese Maßnahmen fällt auch die Einführung eines Klassifikationssystems für nachhaltige Tätigkeiten – der sogenannten EU-Taxonomie-Verordnung. Mithilfe der EU-Taxonomie wird definiert, welche wirtschaftlichen Tätigkeiten als ökologisch nachhaltig gelten. Dadurch soll Greenwashing vermieden werden. Die EU-Taxonomie ist also ein Transparenzinstrument für Investor:innen und Unternehmen. So werden Anleger:innen bei Investitionen in Projekte und Wirtschaftstätigkeiten, die sich deutlich positiv auf Klima und Umwelt auswirken, künftig von der gleichen Grundlage ausgehen können.

Im Juli 2020 wurde die EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) veröffentlicht, laut dieser sind Wirtschaftsaktivitäten ökologisch nachhaltig, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von mindestens einem Umweltziel leisten und dabei kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigen. Die EU-Taxonomie enthält insgesamt sechs Umweltziele (Art. 9 EU-Taxonomie) – Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme. Für das erste Berichtsjahr 2021 wird die Verordnung europaweit in einer vereinfachten Umsetzung (Erleichterungsbestimmung) zur Anwendung kommen. Die betroffenen Unternehmen müssen daher aktuell nur die Evaluierung der Taxonomiefähigkeit (Art. 8 EU-Taxonomie) ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten auf Basis der ersten beiden Umweltziele – Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel – durchführen. Zur Umsetzung der EU-Taxonomie verpflichtet sind im Berichtsjahr 2021 Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeiter:innen.

Die ÖBB sind ein nachhaltig, klima- und umweltfreundlich agierender Konzern. Aus diesem Grund wollen die ÖBB die Chancen der EU-Taxonomie nutzen und damit in der Lage sein, zukünftig nachhaltige Finanzierungsformen umsetzen zu können. Im ÖBB-Konzern ist aktuell nur die ÖBB-Infrastruktur AG als Unternehmen, dessen Anleihen auf dem öffentlichen Markt notieren (PIE), nach den Vorschriften der EU-Taxonomie erstmals mit dem Konzernabschluss per 31.12.2021 zur Offenlegung der taxonomiefähigen und -konformen Umsätze, Investitionen (CapEx) und Betriebsaufwendungen (OpEx) in ihrem Teilkonzernabschluss verpflichtet.

Hinweis: Im Nachhaltigkeitsbericht des ÖBB-Konzerns erfolgt eine freiwillige Erstanwendung der EU-Taxonomie (Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG und alle vollkonsolidierten Töchter).

Vorgehensweise zur Eruierung taxonomiefähiger Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Nach Veröffentlichung der EU-Taxonomie wurde ein Projektteam gebildet, das sich mit der EU-Taxonomie und ihren Auswirkungen befasst. Die Einstufung der Taxonomiefähigkeit bzw. die Prüfung der Konformität der eigenen Wirtschaftsaktivitäten mit der EU-Taxonomie ist für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern noch nicht endgültig abgeschlossen. Aufgrund der erstmaligen Veröffentlichung sowie der sich derzeit noch entwickelnden Rechtslage können sich zukünftig noch Änderungen hinsichtlich der Einstufungen/Bewertungen und Offenlegung ergeben.

Zur Ermittlung der drei Finanzkennzahlen wurde eine Liste der „taxonomiefähigen" Wirtschaftsaktivitäten erstellt. Der 360-Grad Screening Prozess gliedert sich dabei in folgende Schritte:
- Screening der NACE-Codes nach den Kriterien „zutreffend", „vielleicht", bzw. „nichtzutreffend" eingeteilt.
- Vergleichen der NACE-Codes mit jenen der jeweiligen Wirtschaftsaktivitäten im „Taxonomy Compass".
- Durchführen einer „Betroffenheitsanalyse" auf Basis der Prozesse.
- In Abstimmungsterminen mit Fachexpert:innen wurden dabei die unklaren bzw. nicht eindeutigen Wirtschaftstätigkeiten „vielleicht-Kriterium" näher betrachtet.
- Auf Basis dieser Liste der identifizierten Wirtschaftsaktivitäten wurden die relevanten Kennzahlen mittels Fragebögen erhoben.

Der Liste der taxonomiefähigen Aktivtäten umfasst Aktivitäten, die aufgrund der Geschäftstätigkeit wesentlich sind und/oder Aktivitäten, die aufgrund der Nachhaltigkeitsstrategie als wesentlich definiert werden.

Die folgenden Erstangaben zu den taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten basieren auf den Rechnungslegungsgrundsätzen, die für die Finanzberichterstattung des Konzerns nach den anwendbaren Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) gelten, um die Vergleichbarkeit dieser Berichterstattung mit den Finanzinformationen zu gewährleisten.

[65] https://www.klimaaktiv.at/bauen-sanieren/gebaeudedeklaration/eu-taxonomie-immobilien-klimaaktiv-gebaeudebewertung.html

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Aus heutiger Sicht sind folgende taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten relevant:

Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
4.1	Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von FV-Anlagen
4.3	Stromerzeugung aus Windkraft	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von Windkraftanlagen
4.5	Stromerzeugung aus Wasserkraft	Betrieb und die Vermarktung der Erzeugung der Wasserkraftwerke Obervellach, Braz, Lassach, Rosenbach sowie der 3 Partnerkraftwerke
4.9	Übertragung und Verteilung von Elektrizität	Transport von Bahnstrom vom Anschluss an 50Hz-Netz bzw. Kraftwerk bis zum Endverbraucher (Lok)
4.10	Speicherung von Strom	Betrieb und die Vermarktung der Erzeugung der Wasserkraftwerke Uttendorf I, Uttendorf II, Schneiderau, Enzingerboden, Tauernmoos und Spullersee
4.15	Fernwärme-/Fernkälteverteilung	Verteilung von Fernwärme-/kälte und Betrieb von zugehörigen Netzen (Hauptversorgung) vom öffentlichen Anschluss zum Verbraucher
6.5	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen	Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen
6.14	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen, Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
7.1	Neubau	Entwicklung von Bauprojekten für Wohn- und Nichtwohngebäude
7.2	Renovierung bestehender Gebäude	Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
7.3	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
7.7	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien
11	Erziehung und Unterricht	Eisenbahnspezifische Bildung durchführen

Die berichteten Kennzahlen zu den taxonomiefähigen Umsätzen, Investitionen (CapEx) und Betriebsaufwendungen (OpEx) wurden in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Artikels 8 der EU-Taxonomie berechnet.

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

Basierend auf den Vorgaben der EU-Taxonomie werden bei der Umsatzkennzahl die Umsätze aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten im Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzerns gemäß IFRS ausgewiesen. Der KPI Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2021 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatzerlöse	in %
Umsatz aus taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeit	71,6
Umsatz aus nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeit	28,4

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

Für die Berechnung der CapEx-Kennzahl werden die gesamten Zugänge gem. Anlagenspiegel des Konzernabschlusses per 31.12.2021 ohne Berücksichtigung von erhaltenen Kostenbeiträgen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten inklusive Zugänge von Nutzungsrechten gem. IFRS 16. EUR berücksichtigt. Die Angaben erfolgen vor Abschreibungen, Wertberichtigungen oder sonstigen Wertänderungen.

In Absprache mit dem BMK werden die Investitionen gemäß Rahmenplan und in weiterer Folge des sonstigen Investitionsplans der Aktivität 6.14 Schieneninfrastruktur exklusive der aktivierten Fremdkapitalzinsen nach IAS 23 berichtet (nähere Angaben dazu finden sich unter Punkt 11 der Erläuterungen zum Konzernabschluss) und im Sinne der Vergleichbarkeit wird diese Vorgehensweise auch für die EU-Taxonomieberichterstattung übernommen. Entsprechend dieser Logik werden auch die gesamten Investitionen, also der Nenner, exklusive der aktivierten Fremdkapitalzinsen berichtet. Hieraus ergibt sich keine wesentliche Auswirkung auf die Höhe der Kennzahlen.

KPI CapEx	in %
Investitionen für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit	94,9
Investitionen für nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit	5,1

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

Betriebsausgaben gemäß Definition der EU-Taxonomie sind neben nicht aktivierungsfähigen Ausgaben für Forschung- und Entwicklungsmaßnahmen, Ausgaben für kurzfristige Leasingverhältnisse, alle Instandhaltungs- und Reparaturausgaben sowie sonstige direkt zurechenbare Kosten, die für die laufende Instandhaltung und Erhaltung der Funktionalität der immateriellen und materiellen Vermögenswerte relevant sind. Die Basis für die Ermittlung der Betriebsausgaben bilden die jeweiligen Aufwandsposten gemäß IFRS Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2021. Im Zähler findet sich jener Teil der angeführten Betriebsausgaben, die auf taxonomiefähige Umsätze entfallen. Der KPI OpEx lautet wie folgt:

KPI OpEx	in %
Betriebsausgaben für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit	83,1
Betriebsausgaben für nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit	16,9

G.4. Sozial- und Arbeitnehmerbelange (inkl. Stakeholder:innenmanagement)

Stakeholder:innenmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern steht mit einer Vielzahl von Stakeholder:innen in Kontakt.

Kund:innengruppen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Ein wesentlicher Teil der Stakeholder:innen sind die Kund:innengruppen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns:

Eigentümer/ Politisches Umfeld	**Eigentümer und politisches Umfeld (z. B. Länder, Gemeinden)** Die ÖBB-Infrastruktur AG errichtet die österreichischen Schieneninfrastruktur im Auftrag des Eigentümers Republik Österreich. Die Republik Österreich ist Eigentümer und zugleich Kunde der ÖBB-Infrastruktur AG, indem über vereinbarte Rahmenpläne der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich „bestellt" wird. Dazu kommen die Beiträge zur Instandhaltung und zur Betriebsführung - §42(1) und (2).
B2B Business to Business	**EVU und sonstige Business-Kund:innen** EVU auf Österreichs Schienennetz – Stichtag 31.12.2021: 67 Sonstige Business-Kund:innen: aus den Bereichen Energie, Immobilien (Mieter, Pächter, Käufer von ÖBB-Immobilien,…), Terminals (z.B. Operateure, Reedereien oder Spediteure) etc.
B2C Business to Consumer	**Fahrgäst:innen und Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten** Fahrgäst:innen beziehen Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG bei Ankunft oder Abreise am Bahnhof. Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten: z. B. Personen, die Reisende abholen oder sich zum Einkaufen auf dem Bahnhof aufhalten.

Mit 67 Eisenbahnverkehrsunternehmen und vier Authorized Applicants (NEVU) bestehen Infrastrukturnutzungsverträge (Stichtag 31.12.2021). Der Anteil externer EVUs gemessen an den Zugkilometern beträgt im Personenverkehr 4,6% (Vj: 3,8%). Im Güterverkehr liegt der Anteil externer EVUs auf der Basis von Bruttotonnenkilometern bei 37,3% (Vj: 33,7%). Der weiterhin niedrige Anteil externer EVUs im Personenverkehr ist auch in diesem Jahr auf COVID-19-bedingte Ausfälle (z. B. City Airport Train – CAT) sowie auf die weiterhin bis auf wenige Ausnahmen nur im Stundentakt verkehrende WESTbahn GmbH zurückzuführen.

2021 hatten 57 externe Kund:innen einen Bahnstromnetznutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen und 54 davon auch einen Energielieferungsvertrag (Stand 31.12.2021). Dies entspricht wie im Vorjahr einem Marktanteil von rd. 96% im liberalisierten Bahnstrom- bzw. Energiemarkt. Alle Kund:innen der ÖBB-Infrastruktur AG werden seit 01.01.2018 mit Bahnstrom, der zu 100% aus österreichischen erneuerbaren Energieträgern stammt, versorgt.

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

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

Die Kund:innenumfragen werden in regelmäßigen Intervallen durchgeführt (mindestens alle zwei Jahre).

Im Bereich der Kund:innengruppen „Eigentümer/Politisches Umfeld" wird aufgrund der Komplexität und der laufenden Zusammenarbeit auf gesonderte Kund:innenzufriedenheitsumfragen verzichtet.

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

Unabhängig von Umfragen ist das Kund:innenservice (Beschwerdemanagement) ein Gradmesser der Kund:innenzufriedenheit.

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

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

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

Als Errichter und Bauherr von zahlreichen Schieneninfrastruktur-Großprojekten, die unter hochkomplexen Rahmenbedingungen – großteils bei laufendem Betrieb – realisiert werden, kommt dem Stakeholder:innen-Management eine große Bedeutung zu: Planungs- und Bauprojekte erfordern für eine erfolgreiche Umsetzung eine maßgeschneiderte und in sich stimmige projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit. Information, Kommunikation und weitestgehende Einbindung der von den Projekten berührten Bevölkerung bilden die wichtigsten Säulen der eingesetzten Maßnahmen. Diese umfassen u. a. das Erstellen von Informationsfoldern, Streckenkarten, Anrainerinformationen, Fotos und Filmen, Ausstellungen und Infoboxen, aber auch das Organisieren von Veranstaltungen (Spatenstichen, Tunnelan- und -durchschlägen, Planausstellungen, Eröffnungsfeiern etc.) und Baustellenbesichtigungen sowie die Präsentation der Projekte im Internet und auf Social-Media-Kanälen.

Oberstes Ziel ist es, die von den Projekten betroffenen Stakeholder:innen zeitgerecht, kontinuierlich und transparent über die aktuellen Planungs- und Bauaktivitäten zu informieren.

Das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen" ist enorm wichtig, daher wird jedes Jahr viel Zeit und auch Geld in die Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen investiert. Denn jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen infolge von unüberlegtem Handeln und Leichtsinn an Gleisanlagen, einige leider auch mit tödlichem Ausgang. Vor allem Jugendliche müssen informiert und aufgeklärt werden, um Unfälle aufgrund von Leichtsinn oder aus Unwissenheit zu vermeiden. Daher startet jedes Jahr zu Schulbeginn eine Sicherheitskampagne, um das sichere Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu fördern. Somit wird eine der wichtigsten und potenziell gefährdetsten Stakeholder:innengruppen direkt eingebunden. Zentraler Angelpunkt der Kampagne ist die ÖBB-Website www.passaufdichauf.at.

Darüber hinaus werden Sicherheitsvorträge zur Bewusstseinsbildung an Schulen angeboten, die im Schuljahr 2020/21 allerdings ausgesetzt wurden. Seit Schulbeginn bieten wir Schulen auf deren Wunsch wieder die Möglichkeit von Vorträgen an.

Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen" wird jedes Jahr rund um den „International Level Crossing Awareness Day" (ILCAD) Anfang Juni besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Aus diesem Anlass wurden bundesweit an diesem Tag Folder zur Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen verteilt sowie in einer Presseinformation über die möglichen Gefahren vor Eisenbahnkreuzungen, die sich aus Unachtsamkeit ergeben, aufgeklärt. Ein europaweiter Ideenaustausch zum internationalen Eisenbahnkreuzungstag erfolgt im Rahmen von ILCAD-Meetings der Union internationale des chemins de fer, Internationaler Eisenbahnverband (UIC).

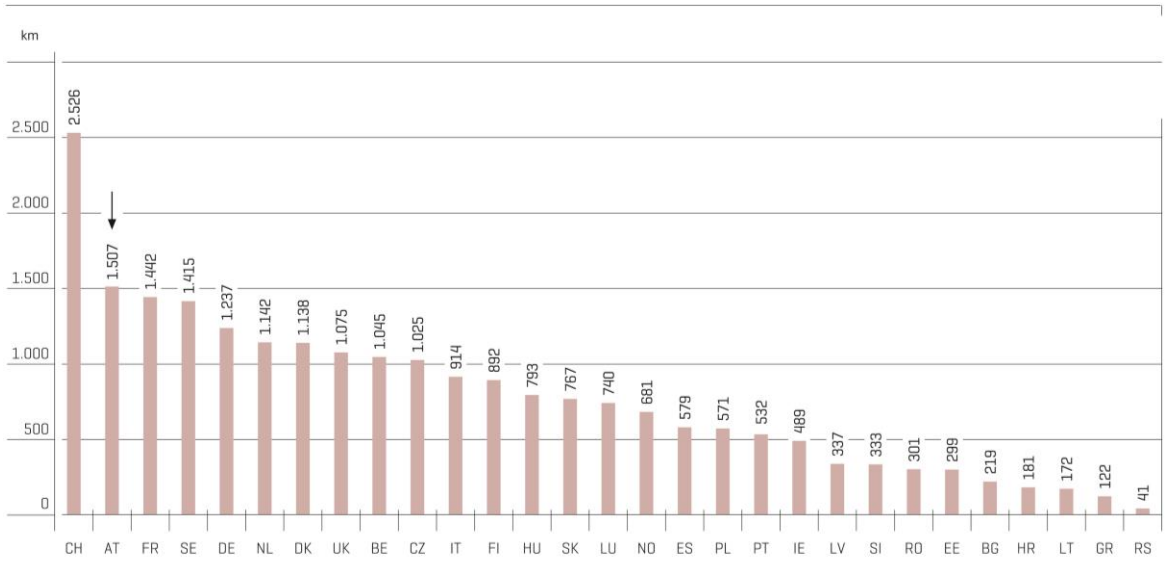
Aktuell sind die Organisationseinheiten bzw. die Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG Mitglied bei 89 nationalen und internationalen Organisationen und Institutionen aus den Bereichen Verkehr, Energie, Technik, etc. Dazu zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (GSV), die Austrian Energy Agency (AEA) und viele mehr.

Der Markenwert der Marke ÖBB als integrativer Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg entwickelte sich laut Erhebung des European Brand Institutes in den vergangenen Jahren durchwegs positiv und konnte 2021 weiter gesteigert werden: mit einem Markenwert von rd. 1,9 Mrd. EUR liegen die ÖBB auf Platz 5 der „Österreichischen Topmarken".

Darüber hinaus hat das European Brand Institute im Rahmen des „Sustainable Brand Rating Austria 2021" erneut den Beitrag der Marken gemeinwirtschaftlicher Unternehmen und Organisationen zur nachhaltigen Entwicklung in Österreich in den Sektoren Verkehr, Versorgungsinfrastruktur, Energie, Gesundheits- und Sozialinfrastruktur, Finanzen sowie Handel und Medien in den vier Kategorien Brand Leadership, Product/Services, Social Responsibility und Investment in Österreich untersucht. Der Kriterienkatalog mit 52 Indikatoren, abgeleitet aus den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) der Agenda 2030 sowie ISO 20671, wurde mit dem „EBI Scoring Model" bewertet und in ein „Sustainable Brand Rating" übergeführt. Die ÖBB sind laut diesen Erhebungen Österreichs führende Sustainable Brand (Above Average Score AAA) und punkten mit Bestplatzierungen in den Kategorien Product/Services, Social Responsibility und Investment für Österreich.

Die Bewertungen des European Brand Institutes beziehen sich zwar auf den ÖBB-Konzern. Da die Öffentlichkeit die Teilkonzerne der ÖBB aber kaum als eigenständige Unternehmen wahrnimmt und der ÖBB-Infrastruktur-Konzern der größte Teilkonzern der ÖBB ist, sind die Ergebnisse der genannten Studien auch für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern repräsentativ.

Die österreichischen Bahnfahrer:innen befinden sich bezüglich der zurückgelegten Kilometer auf Platz 1 innerhalb der Europäischen Union und zählen laut Eurobarometer der Europäischen Kommission (2018) zu den zufriedensten Bahnkund:innen der EU.



Je Einwohner:in mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2019. Quelle: Schienen-Control (IRG-Rail Marktbericht)

Personal

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

			Veränderung		Durchschnitt	
Anzahl Mitarbeiter:innen Köpfe	31.12.2021	31.12.2020	Stichtag	in %	2021	2020
Angestellte	5.076	4.670	406	9%	4.913	4.513
Arbeiter:innen	3.319	3.049	270	9%	3.237	2.904
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	8.517	9.358	-841	-9%	8.920	9.718
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	**16.912**	**17.077**	**-165**	**-1%**	**17.070**	**17.135**
Lehrlinge	1.523	1.532	-9	-1%	1.374	1.394
Gesamt mit Lehrlingen	**18.435**	**18.609**	**-174**	**-1%**	**18.444**	**18.529**

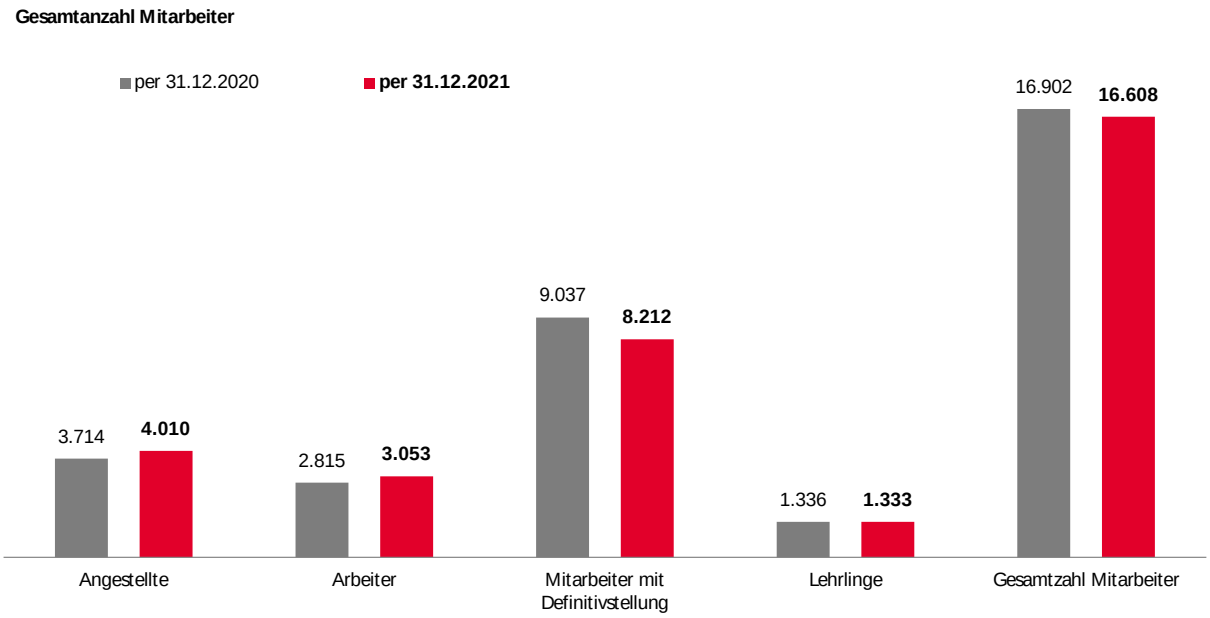
Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung Stichtag	Veränderung in %	Durchschnitt 2021	Durchschnitt 2020
Angestellte	4.963,6	4.569,0	394,6	9%	4.799,0	4.414,9
Arbeiter:innen	3.309,0	3.039,5	269,5	9%	3.227,1	2.896,1
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	8.352,7	9.184,4	-831,7	-9%	8.753,6	9.509,2
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	**16.625,3**	**16.792,9**	**-167,6**	**-1%**	**16.779,7**	**16.820,2**
Lehrlinge	1.523,0	1.532,0	-9,0	-1%	1.373,8	1.393,7
Gesamt mit Lehrlingen	**18.148,3**	**18.324,9**	**-176,6**	**-1%**	**18.153,5**	**18.213,9**

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. Diese Mitarbeiter:innengruppe wird in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Pensionierungswellen kleiner.

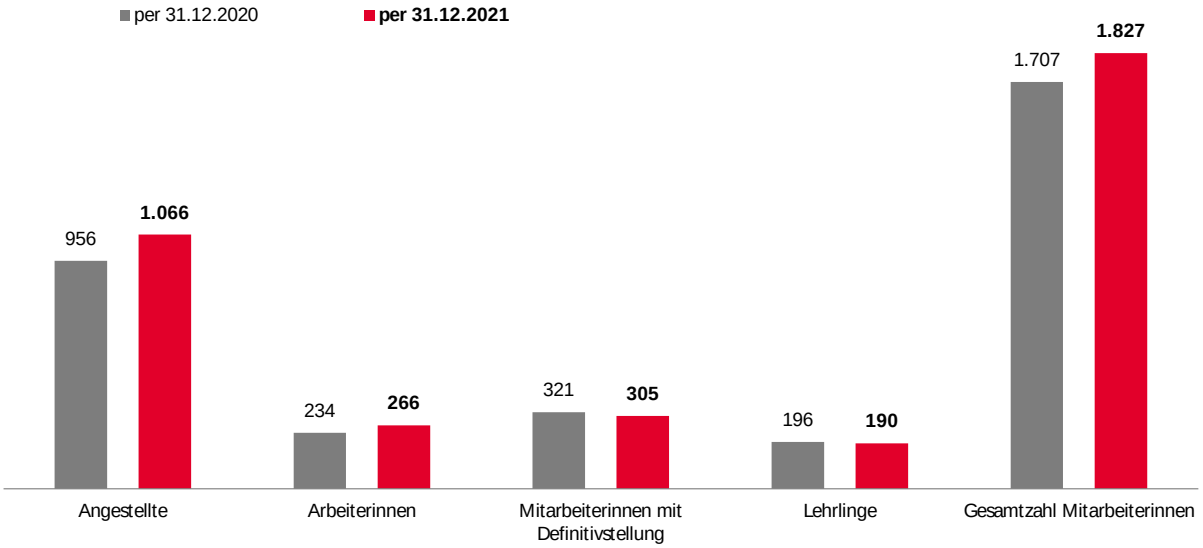
Die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns unterliegen zum Großteil Kollektivverträgen oder den Allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB, die überwiegende Mehrheit davon mit Definitivstellung). In der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG gibt es für eine kleine Gruppe an Mitarbeiter:innen keinen zugrundeliegenden Kollektivvertrag, hier ist jedoch das Angestelltengesetz anwendbar. Somit unterliegen in Summe 99,9% der Mitarbeiter:innen einem Kollektivvertrag. Unterscheidungen in den Vergütungssystemen von Frauen und Männern gibt es keine. Grundsätzlich werden im Anwendungsbereich von Kollektivverträgen die vertraglich festgelegten Mindestgehälter gewährt, ein großer Anteil der Mitarbeiter:innen bezieht jedoch ein über diesen Mindestgehältern liegendes Entgelt.

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sank im Berichtsjahr auf 18.435 Mitarbeiter:innen. Rd. 46% (Vj: rd. 50%) des Personalstands entfielen auf Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 45,5 (Vj: rd. 45,9) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 9,9% (Vj: rd. 9,2%).

Die Geschlechterverteilung nach Arbeitsverhältnis



Gesamtanzahl Mitarbeiterinnen



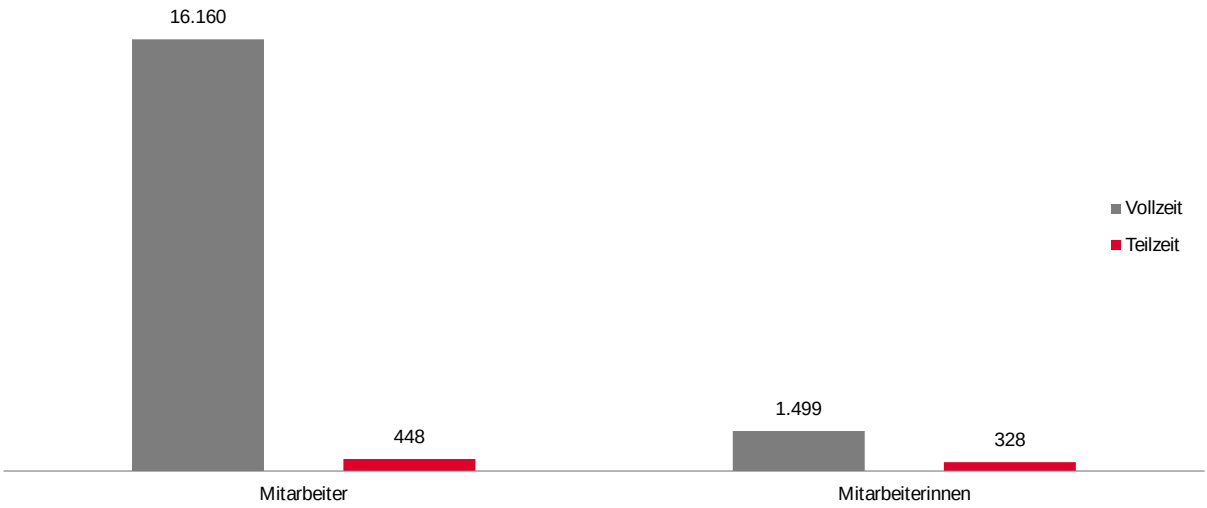
Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2021 durchschnittlich 299 (Vj: 379) externe Leasingkräfte, insbesondere im Bereich Facility-Services (Sicherheit, Reinigung), beschäftigt.

Im Jahr 2021 befanden sich im ÖBB-Infrastruktur-Konzern 262 (Vj: 275) Männer sowie 98 (Vj: 60) Frauen in einem befristeten und 16.346 (Vj: 16.627) Männer sowie 1.729 (Vj: 1.647) Frauen in einem unbefristeten Dienstverhältnis. Somit standen 2021 in Summe 360 (Vj: 335) Mitarbeiter:innen in einem befristeten und 18.075 (Vj: 18.274) Mitarbeiter:innen in einem unbefristeten Dienstverhältnis.

Die Fluktuationsrate der kündbaren Mitarbeiter:innen (exkl. Lehrlinge) lag im Jahr 2021 mit 4,4% niedriger als 2020 mit 4,5%. Bei den Frauen lag die Fluktuationsrate 2021 bei 6,1% (Vj: 5,4%) und bei den Männern bei 4,1% (Vj: 4,4%). 2021 wurden 1.273 (Vj: 1.243) Mitarbeiter:innen neu aufgenommen, davon 1.000 (Vj: 1.035) Männer und 273 (Vj: 208) Frauen.

Im Jahr 2021 waren 16.160 (Vj: 16.460) Männer und 1.499 (Vj: 1.394) Frauen vollzeitbeschäftigt sowie 448 (Vj: 442) Männer und 328 (Vj: 313) Frauen teilzeitbeschäftigt.

Die Mitarbeiter:innenstruktur nach Beschäftigungsausmaß



Aus- und Weiterbildung

Fachausbildung und Lehrlingsausbildung im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 20 Lehrberufe an. Aktuell werden rd. 1.800 junge Menschen, davon 16,2% Mädchen (inklusive Lehrlinge der Allgemeinen Privatstiftung für berufliche Bildung) zu hochqualifizierten Facharbeiter:innen ausgebildet, vorrangig in technischen Berufsfeldern. Die Lehrlinge profitieren von modernen Lehr- und Lernmitteln sowie neu errichteten Lehrwerkstätten und einem neuen Lehrlingsheim. Im Jahr 2021 wurden 427 Lehrabschlussprüfungen positiv abgeschlossen. Davon konnten bisher rd. 77% der Lehrlinge übernommen werden. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, so zum Beispiel mit dem Wiener Qualitätssiegel als „TOP-Lehrbetrieb". Die Lehrabsolvent:innen erlangen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fördert darüber hinaus auch „Lehre und Matura" und eröffnet somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Über 200 Jugendliche nehmen diese bereits wahr. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!" engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten, und konnte damit unter den Lehrlingen heuer erstmals einen Frauenanteil von 19,4% in der Neuaufnahme erreichen. Für dieses Engagement wurde die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG 2019 mit dem „amaZone-Award" ausgezeichnet.

Das Ausbildungsprojekt „Diversität als Chance" der ÖBB-Infrastruktur AG ist ein speziell auf die Bedürfnisse von jugendlichen Flüchtlingen ausgerichtetes Ausbildungsprojekt. 68 Jugendliche, die ohne Begleitung einer erwachsenen Bezugsperson vor allem aus Afghanistan und Syrien geflohen sind, werden derzeit durch spezielle Förderprogramme, intensives Training in Deutsch und Mathematik sowie Nachhilfe und Mentoring während ihrer gesamten Lehrzeit unterstützt. Dieses Projekt wird in Kooperation mit dem AMS Wien und dem Verein lobby.16 durchgeführt und wurde 2015 mit dem „Staatspreis Mobilität" ausgezeichnet.

Die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG hat in den letzten Jahren in viele neue und moderne Anlagen investiert. So wurde bereits im Oktober 2018 die neue Lehrwerkstätte in Wien eröffnet. Im 10. Bezirk bietet die Lehrwerkstätte Wien aktuell 675 Lehrlingen optimale Bedingungen zum Erlernen eines technischen Berufs auf modernstem Stand. Am Standort findet sich auch ein eigens eingerichtetes Zukunftslabor, in dem neben dem 3D-Druck auch die Robotik und die Virtual Reality-Technik für Ausbildungszwecke untersucht werden. Auch in die anderen Standorte wird investiert: In den letzten Jahren wurden für rd. 44,0 Mio. EUR in die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck und Knittelfeld sowie in das Lehrlingsheim in St. Pölten für einen Neu- bzw. Umbau investiert. Und auch im Bereich der angebotenen Berufe tut sich etwas: Seit Herbst 2019 erlernen junge Menschen die zukunftsweisenden Berufe „E-Commercekauffrau/-mann" Applikationsentwicklung – Coding. Zusätzlich werden 2020 noch die Lehrberufe Elektrotechnik – Energietechnik und Kälteanlagentechnik angeboten, welche im Bereich der „Grünen Wirtschaft" Mehrwerte schaffen.

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

Im Bereich der eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildung liegt der Ausbildungsschwerpunkt der beiden Bildungszentren in der Wiener Kundratstraße und in St. Pölten-Wörth sowie den neun regionalen Trainingszentren und zwölf Trainingsstandorten weiterhin auf den eisenbahnspezifischen Berufsbildern „Triebfahrzeugführer:innen", „Fahrdienstleiter:innen" und „Verschub". Weiters werden jährlich Tausende interne und externe Teilnehmer:innen für sicheres Verhalten und Arbeiten im Gleisbereich geschult. Insgesamt schulten die über hundert Fachausbilder:innen in 140.000 Schulungstagen.

Mit der jährlichen Weiterbildung von Mitarbeiter:innen, die betriebliche Funktionen und Tätigkeiten ausüben, tragen wir zu einer sicheren Betriebsführung bei. Im Jahr 2021 wurden erstmals Teile der beruflichen Weiterbildung im Projekt „BWB digital" auch per eLearning durchgeführt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet hierfür die Aus- und Weiterbildung für ÖBB Mitarbeiter:innen, aber auch für Mitarbeiter:innen von (im Jahr 2020) 456 konzernexternen Drittfirmen an. Alle zwei Jahre, zuletzt 2020, führen wir Befragungen unserer internen sowie externen Kund:innen durch. Bei unserer letzten Teilnahme an der großangelegten B2B-Kund:innenzufriedenheitsstudie der ÖBB-Infrastruktur haben wir einen Mittelwert von 1,6 erreicht. Die wichtigsten Assets sind unsere Ausbildungsqualität und unsere starke Kund:innenbeziehung.

Auch der Bereich der Aus- und Weiterbildung wurde 2021, wie schon im Jahr 2020, mit der COVID-19-Pandemie vor große Herausforderungen gestellt. Zahlreiche Maßnahmen wurden gesetzt, um den Kursbetrieb weiter zu ermöglichen: Eine teilweise Umstellung auf Onlineunterricht und E-Learning, sichere Rahmenbedingungen und klare Spielregeln in unseren Bildungseinrichtungen, z. B. bezüglich des Tragens von MNS-Masken und der Abstände sowie eine bereits im Herbst 2020 begonnene Teststrategie haben es zugelassen, dass die betriebswichtigen Weiterbildungen ebenso durchgeführt werden konnten wie die Ausbildungen für die benötigten Nachwuchskräfte.

Technologischer Fortschritt verändert die eisenbahnspezifischen Berufe und damit auch die Aus- und Weiterbildungen der ÖBB. Mit der neu überarbeiteten Ausbildungsschiene „FDL neu" sowie der Umsetzung von E-Learning in der betrieblichen Weiterbildung im Projekt „BWB digital" werden neue nachhaltige Standards gesetzt. Große Teile der Aus- und Weiterbildung erfolgen über E-Learning, wodurch auch früher notwendige Reisetätigkeiten stark reduziert werden können. Statt umfangreiche gedruckte Skripten auszugeben, werden Ressourcen gespart und die Lernunterlagen digital ausgefertigt. Seit 2021 wurde eine eigene digitale Task Force eingerichtet, die Teile der Aus- und Weiterbildung für Blended Learning mittels Lern-Apps, E-Learnings und Formate im Bereich VR/AR aufbereitet und ausrollt. Damit soll flexibles Arbeiten im zunehmend dynamischen Umfeld unterstützt werden. Ziel ist es, den Schwerpunkt auf digitale Lernformate in Kombination mit klassischen Schulungsformaten zu legen und damit moderne Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten.

Nachhaltigkeit als zentraler Stellenwert zeigt sich auch in den Bildungszentren die mit drei Umweltauszeichnungen – „OekoBusinessWien", „Green Meeting" sowie dem „Umweltzeichen" für ihre Nachhaltigkeit ausgezeichnet sind.

Personalentwicklung

Das gesamte Produktportfolio zur Weiterbildung unserer Führungskräfte, Expert:innen und Mitarbeiter:innen wird von der Personalentwicklung verantwortet. Der Fokus der diversen Bildungsangebote und Programme wird hierbei einerseits auf die Entwicklung persönlicher sowie sozialer und andererseits auf die Entwicklung fachlicher Kompetenzen gelegt.

Wie bereits im Vorjahr begonnen, hat die Personalentwicklung – bestimmt durch das Andauern der Pandemie – das gesamte Portfolio weiterhin auch für die Onlineabwicklung adaptiert, um somit in Zukunft flexibel auf den jeweiligen Bedarf reagieren zu können.

Mit dem Programm „infra:Digital Trainer*in" wurde ein Onlinetraining konzipiert und ausgerollt, bei welchem Ausbilder:innen und Trainer:innen ihre Kompetenzen hinsichtlich der Anwendung digitaler Tools verbessern und ihre Onlineschulungen interaktiv gestalten können.

Auch im Bereich des Onboardings wurden die „INFRA Welcome Days" auf ein Onlineformat umgestellt und angeboten, um die neuen Mitarbeiter:innen willkommen zu heißen und ihnen Orientierung und Informationen zur ÖBB-Infrastruktur AG zu geben.

In Kooperation mit der WU Executive Academy startete im Mai 2021 das Management-Exzellenz-Programm für die oberste Berichtsebene der ÖBB-Infrastruktur AG. Dieses maßgeschneiderte Programm, welches Mitte 2022 läuft, umfasst sechs Module und zielt darauf ab, die Managementkompetenzen entsprechend weiterzuentwickeln und somit einen wesentlichen Beitrag zu den strategischen Vorhaben der Organisation zu leisten.

Auf konzernweiter Ebene wurde vom 04. bis 29.10.2021 für alle Führungskräfte im Sinne einer zielgerichteten Aus- und Weiterbildung ein 360°-Feedback als Leadership Assessment durchgeführt. Die identifizierten Stärken und Entwicklungsfelder werden in den Mitarbeiter:innengesprächen gemeinsam mit der übergeordneten Führungskraft besprochen und nach Bedarf zielgerichtete Entwicklungsmaßnahmen für die Führungskräfte abgeleitet und umgesetzt.

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

Im November 2021 startete der neunte Durchgang des Talenteprogramms „infra:karriere" mit 20 Teilnehmer:innen aus den verschiedenen Bereichen des Konzerns. Es unterstützt die Geschäftsbereiche präventiv Mitarbeiter:innen zu qualifizieren, um auch in Zukunft einen reibungslosen Ablauf des Geschäfts zu sichern.

Um den Personalbedarf im technischen Bereich zielgerichtet zu decken und Berufseinsteiger:innen rasch und bedarfsgerecht für ihre zukünftigen Aufgaben fit zu machen, wurde 2021 das Rotationsprogramm „infra:techrotation" konzipiert. Der erste Durchgang mit sieben Teilnehmer:innen startete am 01.10.2021.

Darüber hinaus beteiligt sich die ÖBB-Infrastruktur AG mit sieben Übernahmestellen aus den Bereichen Asset-Management, Controlling und Rechnungswesen, Projekte Neu- und Ausbau und Strecken- und Anlagenentwicklung am konzernweiten Programm „Trainee4mobility", bei welchem Trainees auf konkrete Positionen vorbereitet werden.

2021 bot die ÖBB akademie 51 Mitarbeiter:innen die Möglichkeit, an ihren Lehrgängen für Führungskräfte und Expert:innen teilzunehmen.

Weiterbildung im Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit

Um den Mitarbeiter:innen ein Weiterbildungsangebot zum umfangreichen Themenfeld „Nachhaltigkeit" zu bieten, wurde bereits im Jahr 2010 ein internes Seminar unter dem Titel „Bahnökologie" geschaffen.

Das dreitägige Seminar stellt die Themen „Ökologie", „Umweltschutz", „Klimaschutz", „Naturschutz" und „Nachhaltige Entwicklung" in den Bahnkontext. Im Rahmen eines Freilandtages wird gemeinsam aktive Naturschutzarbeit auf Bahngrund geleistet.

Das Seminar wurde im Jahr 2014 von der österreichischen UNESCO-Kommission als UN-Dekadenprojekt in der Dekade für Bildung für nachhaltige Entwicklung 2005 bis 2014 ausgezeichnet.

Mit dem Jahr 2021 haben insgesamt 226 Mitarbeiter:innen aus verschiedensten Organisationseinheiten der ÖBB-Infrastruktur AG teilgenommen und dem Seminar eine Gesamtdurchschnittsbewertung von 1,4 nach Schulnotensystem gegeben.

Attraktiver Arbeitgeber und Generationenwandel

Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern befindet sich derzeit mitten im Generationenwandel. Bis 2024 müssen rd. 7.000 neue Mitarbeiter:innen gefunden werden. Damit diese für das Unternehmen begeistert und in Folge auch aufgenommen werden können, müssen alle Unternehmensvertreter:innen gemeinsam an einem Strang ziehen. Von den Führungskräften bis hin zu jeder bzw. jedem Mitarbeiter:in – jede:r ist Markenbotschafter:in und leistet durch sein:ihr Engagement im täglichen Arbeiten und durch die Art und Weise, wie er oder sie über das Unternehmen spricht, einen unschätzbaren Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens. Das Recruiting wird in vielen unterschiedlichen Zielgruppen mit unterschiedlichsten Ausbildungs- und Erfahrungsniveaus betrieben. HTL-Techniker:innen und Techniker:innen mit akademischen Abschlüssen werden genauso gesucht wie zum Beispiel Handwerker:innen.

Bis Mitte 2022 soll der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Verantwortung für das gesamte Lehrlingsrecruiting des ÖBB-Konzerns übernehmen. Zu diesem Thema wurde im Mai 2021 ein Projekt aufgesetzt, dessen Ziel es ist, in einem ersten Schritt den Bewerber:innen eine digitale Bewerbungsplattform zu bieten und auf diese Weise ein zielgruppenadäquates und effizientes Recruiting zu etablieren. In einem nächsten Schritt wird der Recruitingprozess für Lehrlinge im ÖBB-Konzern harmonisiert und innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG zentral abgewickelt.

Das strategische Employer-Branding hat die Aufgabe sicherzustellen, dass das Unternehmen in Zukunft über die richtigen Mitarbeiter:innen verfügt. Deshalb werden die in den letzten Jahren aufgebauten Kooperationen mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen laufend vertieft und neue Partnerschaften eingegangen. Der frühzeitige und längerfristige Beziehungsaufbau spielt hierbei eine große Rolle – durch die Umsetzung entsprechender Programme und Maßnahmen gelingt es, die zukünftigen Mitarbeiter:innen bereits lange vor ihrem Bildungsabschluss für das Unternehmen zu interessieren. Der persönliche Kontakt und der wiederkehrende Austausch stehen dabei im Mittelpunkt. Auch in diesem Jahr war der persönliche Kontakt vor Ort coronabedingt eingeschränkt oder oft gar nicht möglich. Etliche Personalmarketingveranstaltungen wurden deshalb auf Onlineformate umgestellt, um abzusichern, dass der Kontakt zu den zukünftigen neuen Kolleg:innen dennoch hergestellt und gehalten werden kann.

Viele Maßnahmen werden gemeinsam im ÖBB-Konzern abgewickelt – der Fokus liegt jedoch auch auf jenen Zielgruppen, die für die Absicherung des Kerngeschäfts der ÖBB-Infrastruktur AG von großer Bedeutung sind.

Im Jahr 2021 wurden die diversen Kooperationen mit HTLs und technischen Universitäten außerhalb Wiens weiter vertieft. Parallel wurden weitere Jobvideos produziert, um den Bewerber:innen einen guten Einblick in ihr zukünftiges Tätigkeitsfeld geben zu können.

Wie auch in den Jahren zuvor wurde sichergestellt, dass geplante Pflichtpraktika nicht abgesagt, sondern weiterhin absolviert werden konnten. Diplomand:innen hatten die Gelegenheit ihre Abschlussarbeit im Rahmen eines befristeten Dienstverhältnisses zu schreiben. So konnten erneut Akademiker:innen begeistert werden, neben dem Verfassen ihrer Diplomarbeit auch einen umfassenden Einblick in die Arbeitswelt der ÖBB-Infrastruktur AG zu bekommen und somit erste Berufserfahrung zu sammeln. Das Programm „infra:exploring" an der HTL Mödling wurde erfolgreich fortgesetzt. Darüber hinaus wurde das Personalmarketingprogramm „infra:mentoring" in Kooperation mit der FH Campus Wien weiter vertieft.

Ein großes Anliegen des Managements ist es, jungen Menschen die Chance zu geben, im Unternehmen eine fundierte Lehrausbildung zu bekommen, damit sie im Anschluss rasch Fuß im Unternehmen fassen können. Der Geschäftsbereich „Bildungszentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen" ist erster Ansprechpartner für all jene Jugendliche, die in den Bereichen „kaufmännische Lehrberufe" oder „verkehrs- und technikorientierte Eisenbahnlehrberufe" eine Ausbildung absolvieren möchten.

ÖBB Wohnprogramm

Mit dem ÖBB-Wohnprogramm wird neuen aber auch bestehenden Mitarbeiter:innen zeitgemäßer und leistbarer Wohnraum angeboten. Das ÖBB-Wohnprogramm umfasst österreichweit rd. 500 Wohnobjekte mit ca. 6.000 Wohnungen. Diese befinden sich alle im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur. Die Objekte sind teils in die Jahre gekommen. Die Zielsetzung seit 2017 ist es daher, die Wohnhäuser samt bestehenden Grünflächen und Wohnungen nach zeitgemäßen Standards zu sanieren. Finanziert werden die Sanierungen durch Verkäufe von entbehrlichen Gebäuden und Grundstücken. Es wird also kein zusätzliches Steuergeld verwendet.

Die Mitarbeiter:innen des Wohnprogramms sanieren leerstehende Wohnungen, optimieren Grundrisse für unterschiedliche Wohnbedürfnisse, errichten Balkone und Aufzugsanlagen, erneuern Fassaden und überholen den Gesamtzustand des Gebäudes und der Wohnungseinrichtungen. Das trägt erheblich zur Wertsteigerung der Immobilien bei.

Besonderes Augenmerk wird bei der Sanierung auf Energieeffizienz gelegt, die durch Maßnahmen wie fassadenseitigen Vollwärmeschutz, Fenstertausch und wo möglich Fotovoltaikanlagen, Wärmepumpen oder Fernwärmeanschluss erreicht wird. Damit erfüllt das ÖBB Wohnprogramm bei der Sanierung den „klima:aktiv Silber Standard".

Für ÖBB Mitarbeiter:innenwohnungen gibt es eine eigene Miethöhenregelung. Das sozial gestaffelte Modell sieht vor, dass Mitarbeiter:innen mit einem monatlichen Einkommen bis 2.500 EUR brutto einen Abschlag von 40% bekommen, bis 3.000 EUR 30% und bis 3.500 EUR 20%. Zum monatlichen Einkommen zählen das Grundgehalt inklusive Überzahlung, aber exklusive Nebenbezüge und einmaligen Belohnungen.

Über das BCC-Wohnungsservice im Intranet können sich ÖBB Mitarbeiter:innen für die Wohnungen des ÖBB Wohnprogramms sowie für alle Wohnungen, für die die ÖBB österreichweit Einweisungsrechte hat, anmelden. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH verwaltet die Wohnungen und kümmert sich um nach Vergabe durch das BCC unter anderem um die Besichtigung und Vertragserstellung.

Vielfalt und Chancengleichheit

Die ÖBB-Infrastruktur AG als starke Partnerin in der Mobilitätswende ist eine attraktive Arbeitgeberin mit Vielfalt und bekennt sich zu einer Unternehmenskultur der Antidiskriminierung, der Chancengleichheit, der Vielfalt und der respektvollen Begegnung und Zusammenarbeit. Die Diversität im Unternehmen, gelebt von Frauen, Männern, diversen Personen, Mitarbeiter:innen jeden Alters, Mitarbeiter:innen mit oder ohne Behinderungen und aus vielen Teilen der Welt, zeugt von einer modernen Unternehmenskultur. Seit dem Jahr 2011 regelt im ÖBB-Konzern eine Gleichstellungspolicy die Chancengleichheit für Mitarbeiter:innen. Im Jahr 2015 unterzeichnete der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die „Charta der Vielfalt", eine Initiative der Wirtschaftskammer Österreich. 2021 entwickelten auf Initiative der ÖBB-Infrastruktur AG Personalist:innen und Gleichstellungsbeauftragte aus dem ÖBB-Konzern ein Maßnahmenkonzept zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Lehr- und Arbeitsumfeldes bei den Praxiseinsätzen der Lehrlinge.

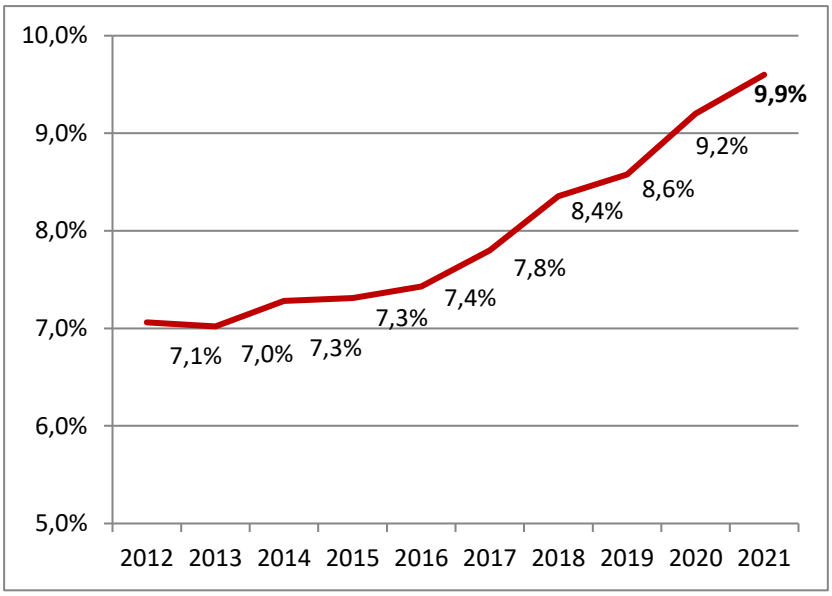
Für das von ihr initiierte Projekt „Vielfalt erhöhen" bekam ÖBB-Infrastruktur Vorständin Silvia Angelo 2021 den Minerva Award im Wiener Radiokulturhaus verliehen. Ein weiterer Award ging 2021 an das unternehmensübergreifende Cross-Mentoring-Programm.

Seit Juni 2021 haben die neuen „Guidelines für genderinklusive Sprache" Gültigkeit: So wird seitdem der Doppelpunkt für die sprachliche Markierung der Geschlechter (z. B. Mitarbeiter:innen) verwendet und das dritte Geschlecht (inter/divers) wird bei Bewerbungen und im SAP für die gesamte Personalerfassung angezeigt.

„Ja" zur Vielfalt

Seitens der ÖBB-Holding AG werden die strategischen Diversitätsziele in der „Diversity Charta 2026" vorgegeben und die Zielerreichung wird in einem regelmäßigen Monitoring verfolgt. Es obliegt der ÖBB-Infrastruktur AG die Diversitätsziele mithilfe von Programmen, Projekten und Maßnahmen zu realisieren. Im Fokus der „Diversity Charta 2026" steht die kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils sowie der Anteil an Mitarbeiter:innen mit Behinderung. Der Frauenanteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns liegt bei 9,9% (Vj: 9,2%). Bis zum Jahr 2026 soll der Frauenanteil auf 11,9% erhöht werden. Der Anteil an Mitarbeiter:innen mit Behinderung soll bis 2026 auf 4% angehoben werden. Im Rahmen des „Programms für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen" werden Maßnahmen für barrierefreie Arbeitsplätze, v. a. an Bürostandorten, getroffen. Mit einem zielgerichteten Diversitymanagement können Innovationskraft, Kund:innenkompetenz und die Arbeitgeber:innenattraktivität gesteigert werden.

Anstieg des Frauenanteils seit 2012



Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils

Um den Frauenanteil der ÖBB-Infrastruktur AG weiterhin konsequent zu erhöhen werden bereits viele verschiedene Maßnahmen gesetzt. Innerhalb der vier – im Zuge der Frauen-Karriere-Index (FKi) Messung definierten – Handlungsfelder „Unternehmen", „Arbeitszeit", „Familie & Beruf" und „Außenwirkung" sind alle diese Maßnahmen verortet und werden stetig weiterentwickelt, angepasst und ergänzt.

Die neu überarbeitete und 2021 gelaunchte „RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat" ist eine interne Informations- und Kommunikationsplattform für alle Mitarbeiter:innen rund um das Auszeiten- und Karenzmanagement. Dort finden sich gesammelt alle Informationen über die verschiedenen Karenzmodelle, die betriebsnahen MINT-Kindergärten, Kinderbetreuungsmöglichkeiten, die Nannies4ÖBB-Kids, Elternnetzwerktreffen sowie über die Karenzgespräche. Die Vereinbarkeit von Beruf und Privat wird jedoch auch gewährleistet durch diverse Angebote wie die Väterkarenz, Gleitzeitregelungen, Teilzeitmodelle oder aber Homeoffice-Regelungen – letztere wurden 2021 in einer Betriebsvereinbarung über Telearbeit festgehalten.

Der Frauenanteil der Fahrdienstleiter:innen wurde durch das Schwerpunktprogramm zu Berufsgruppen „Mehr Fahrdienstleiter:innen" durch das Setzen vieler Maßnahmen weiter erhöht. Weiters wurde die Kampagne für Frauen in der Technik erfolgreich kommuniziert. In der Kommunikation nach außen bestimmen weibliche Role Models das Bild dieser Berufsgruppen, um Stereotype und veraltete Rollenbilder aufzubrechen. Die Interkulturalität in der ÖBB-Infrastruktur AG spielt eine immer größere Rolle. In der Zusammenarbeit mit dem AMS wird der Fokus auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt. Die Kooperation mit dem Verein T.I.W. (Verein für Training, Integration und Weiterbildung) wurde weitergeführt sowie das START-Stipendium, welches die nächsten drei Jahre zum wiederholten Male zwei Schüler:innen mit Migrationshintergrund fördert. Ein Maßnahmenpaket zur Gleichbehandlung, welches Austauschrunden mit Jugendvertrauenspersonen oder Workshops gegen sexuelle Belästigung und einen Leitfaden für Führungskräfte umfasst, konnte bereits auf den Weg gebracht werden.

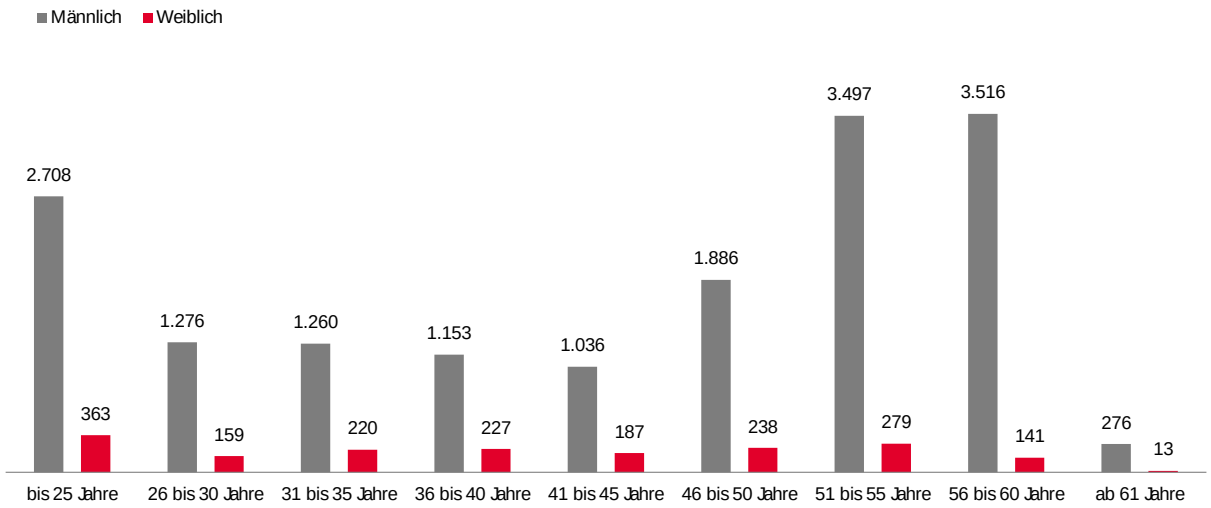
Viele dieser Maßnahmen wurden in die Diversity-Toolbox aufgenommen, die den Führungskräften und Teamkoordinator:innen zur Verfügung steht. Diese Maßnahmen können mit Unterstützung des Diversitymanagements und anderer Abteilungen umgesetzt werden. Dort finden sich unter anderem Maßnahmen wie die Gender- und Diversityschulung, Frauen- und Elternnetzwerktreffen, Talentepools für Frauen oder Lehrlinge, diverse Coachingangebote, Mädchentage oder Betreuung von studentischen Abschlussarbeiten.

Verbesserung der Arbeitgeber:innenattraktivität

Der Frauen-Karriere-Index™ (FKi) wurde 2020 in der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert und misst die Arbeitgeber:innenattraktivität für Frauen. Im Jahr 2021 wurde in der ÖBB-Infrastruktur AG die erste FKi-Fortschrittsmessung durchgeführt. Am FKi, einem datenbasierten, unabhängigen, international anerkannten Benchmark- und Messinstrument, nehmen über 200 Unternehmen aus elf Staaten teil. Die Anwendung jenes Messinstruments ermöglicht der ÖBB-Infrastruktur AG nicht nur den internationalen Vergleich mit anderen Unternehmen aus allen Branchen, sondern auch die Messung des eigenen jährlichen Fortschritts bei der Frauenförderung. Dabei werden einzelne frauenfördernde Maßnahmen nicht isoliert betrachtet, sondern Zusammenhänge und Wirkungsmechanismen der Maßnahmen, die den Aufstieg von Frauen unterstützen und Diversität fördern, untersucht. Bei der Erstindexierung erreichte die ÖBB-Infrastruktur AG eine Platzierung im unteren Mittelfeld. Mit der Verbesserung im FKi-Ranking im Jahr 2021 liegt die technisch und handwerklich ausgerichtete ÖBB-Infrastruktur AG nun im oberen Mittelfeld. Dies ist besonders bemerkenswert, da nicht nur Unternehmen aus dem Infrastrukturbereich und Anlagenbau, sondern beispielsweise auch aus dem Dienstleistungs- oder Finanzsektor teilnehmen. Entscheidend für die Steigerung der Attraktivität unseres Unternehmens für Frauen und damit für die Verbesserung im FKi waren zum einen das Top-down-Commitment des Managements, das den Handlungsbedarf bei der Frauenförderung erkannt und entsprechend reagiert hat. Zum anderen war es durch die interdisziplinäre Zusammensetzung der Arbeitsgruppe gelungen, die erfolgskritischen Flächenbereiche einzubinden, Akzeptanz zu festigen sowie das Commitment in wirksame Maßnahmen zu übersetzen und diese nachhaltig in den operativen Prozessen zu verankern.

Nachfolgend wird die Relation zwischen männlichen und weiblichen Mitarbeiter:innen je Altersklasse 2021 im Vergleich zu 2020 dargestellt:

	bis 25 Jahre	26 bis 30 Jahre	31 bis 35 Jahre	36 bis 40 Jahre	41 bis 45 Jahre	46 bis 50 Jahre	51 bis 55 Jahre	56 bis 60 Jahre	ab 61 Jahre	Gesamt	%
Frauenanteil 2021	11,8%	11,1%	14,9%	16,4%	15,3%	11,2%	7,4%	3,9%	4,5%	9,9%	
Frauenanteil 2020	*11,3%*	*10,9%*	*14,9%*	*15,7%*	*14,4%*	*9,6%*	*6,1%*	*3,9%*	*5,1%*	*9,2%*	
Männlich 2021	2.708	1.276	1.260	1.153	1.036	1.886	3.497	3.516	276	16.608	90,1
Männlich 2020	*2.625*	*1.209*	*1.227*	*1.095*	*968*	*2.326*	*3.720*	*3.489*	*243*	*16.902*	*90,8*
Weiblich 2021	363	159	220	227	187	238	279	141	13	1.827	9,9
Weiblich 2020	336	148	214	204	163	247	240	142	13	1.707	9,2
2021	**3.071**	**1.435**	**1.480**	**1.380**	**1.223**	**2.124**	**3.776**	**3.657**	**289**	**18.435**	**100,0**
2020	**2.961**	**1.357**	**1.441**	**1.299**	**1.131**	**2.573**	**3.960**	**3.631**	**256**	**18.609**	**100,0**



Diversity-Bericht

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

Der positive Trend der Entwicklung des Frauenanteils hält an. 2021 steigerte sich im Vergleich zum Vorjahr der Frauenanteil von 9,2% auf 9,9%. Aktuell gibt es 31 weibliche Führungskräfte (im Jahr 2020 waren es 27). Das bedeutet einen Anstieg von 9,3 auf 10,7%. Das Durchschnittsalter beträgt einschließlich der Lehrlinge (auch jener in der Behaltefrist) 43,3 Jahre und ist somit zum Vorjahr (43,7) leicht gesunken.

Der Frauenanteil bei den Kapitalvertreter:innen im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG liegt wie im Vorjahr bei 50%, sowie bei einem Drittel im Vorstand (ebenfalls wie im Vorjahr). Bei den Aufsichtsräten wurden die Diversitätsziele von mindestens 30% Frauenanteil übertroffen: bei der ÖBB Immobilienmanagement GmbH, bei der Mungos GmbH und bei der ÖBB-Infrastruktur AG liegt der Anteil der Kapitalvertreter:innen bei 50%.

Die Mitarbeiter:innen des Verschubs sind durchschnittlich 45,5 Jahre alt. Der Frauenanteil liegt dort bei 1,1% (Vj: 0,9%). Bei den Fahrdienstleiter:innen hat sich der Frauenanteil von 7,1% (2017) auf 9,8% in 2021 erhöht. Das Durchschnittsalter der Fahrdienstleiter:innen beträgt 45,3 Jahre (bei den Frauen 38 Jahre).

Der Anteil von Mitarbeiter:innen mit Behinderung liegt mit 324 Beschäftigten im ÖBB-Infrastruktur Konzern bei 2,9% (Vj: 2,7%) und ist somit gestiegen. Im Jahr 2021 waren 969 Mitarbeiter:innen (Vj: 866) mit nichtösterreichischer Staatsbürgerschaft beschäftigt, das entspricht 5,3% aller Mitarbeiter:innen.

Regionale Gleichstellungsbeauftragte

Die ÖBB Gleichstellungspolicy aus dem Jahr 2011 regelt die ehrenamtliche Funktion der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und des Gleichstellungsgremiums. Weder Geschlecht noch sexuelle Orientierung, ethnische Zugehörigkeit, Religion, Weltanschauung, Alter oder Behinderung dürfen im ÖBB-Konzern zu einer Benachteiligung führen. Gleichbehandlung in den ÖBB muss eine Selbstverständlichkeit sein. Deshalb stehen zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte in ganz Österreich jenen Kolleg:innen – die sich diskriminiert fühlen – vertrauensvoll und beratend zur Seite. Das Gleichstellungsgremium unterstützt die Gleichstellungsbeauftragten, wenn eine Situation weitere Gespräche oder Maßnahmen erfordert.

Gesundheit/Safety/Security

Gesundheitsmanagement

Die Aufgabe des betrieblichen Gesundheitsmanagements des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist es, die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeitenden unter der Berücksichtigung von Ressourcen und Belastungen zu fördern sowie zu erhalten. Dazu werden zahlreiche Angebote und Maßnahmen seitens des betrieblichen Gesundheitsmanagements in Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG und den anderen ÖBB-Teilkonzernen gesetzt. Jede:r Mitarbeiter:in im ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat die Möglichkeit, an Gesundheitsangeboten teilzunehmen und diese zu nutzen. Die Angebote und Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements finden grundsätzlich in der Freizeit statt und werden durch das breitgefächerte Multiplikator:innennetzwerk sowie durch das Intranet, die Mitarbeiter:innenzeitung, den Newsletter, die Screens und die Aushänge kommuniziert.

Durch die Angebote und Maßnahmen werden keine personenbezogenen Gesundheitsdaten erhoben und dadurch auch nicht dokumentiert. Mit den Dienstleistern der Gesundheitsangebote, wie beispielsweise der WELLCON Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH (WELLCON), gibt es keine Schnittstelle um derartige Daten auszutauschen. Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden die datenschutzrechtlichen Bestimmungen (DSGVO) strengstens eingehalten.

Im konzernweiten Projekt „HR 2025" haben 2021 unterschiedliche Arbeitsgruppen daran gearbeitet, das Gesundheitsmanagement neu aufzusetzen bzw. zu zentralisieren. Voraussichtlich wird es ab dem 1. Halbjahr 2022 organisatorische Änderungen im Sinne einer Zusammenführung geben.

Arbeitsmedizin

Die arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Betreuung erfolgt seit vielen Jahren durch unsere Partnerin WELLCON. Deren Arbeitsmediziner:innen arbeiten eng mit unseren betriebseigenen Sicherheitsfachkräften zusammen und prüfen gemeinsam im Rahmen der regelmäßigen Begehungen die Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften. Die Beratungsthemen umfassen sowohl psychische als auch physische Belastungen und Beanspruchungen. Abweichungen und Verbesserungsvorschläge werden im Zuge der Berichterstattung dokumentiert und durch verantwortliche Personen umgesetzt. Diese interdisziplinäre Arbeit umfasst z. B. auch die Beteiligung an Fragen zu Arbeitsmitteln, Arbeitsvorgängen, Baumaßnahmen, zur Möblierung und Ausstattung mit persönlicher Schutzausrüstung. Auch die Tauglichkeitsuntersuchungen gem. ÖBB 32 (Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von Mitarbeiter:innen im Eisenbahnbetrieb und dessen Umfeld) und die arbeitsmedizinischen Untersuchungen gem. VGÜ (Verordnung über die Gesundheitsüberwachung am Arbeitsplatz) werden seitens der WELLCON für die ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt.

In Kooperation mit der BVAEB bietet WELLCON eine berufsorientierte Gesundenuntersuchung (BOGU) für alle interessierten Mitarbeiter:innen an. Bei der BOGU handelt es sich um eine Vorsorgeuntersuchung im Zuge derer besonders auf berufliche Belastungen eingegangen wird und über ergänzende Fragebögen persönliche Gesundheitsrisiken identifiziert werden können. Ab 2022 plant die BVAEB als Nachfolge der BOGU die GuB (Gesund und Beruf) an den Standorten der WELLCON. Dazu wurden drei Untersuchungsmodule aufgesetzt, die den Bedarf der ÖBB-Mitarbeiter:innen widerspiegeln: Es beinhaltet die Module „Schicht", „Stress" und „Haltung".

Angebote und Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung

Aufbauend auf den drei Schwerpunkten „Gesundheitsförderung und Prävention", „Gesundheit als Führungsaufgabe" und „Betriebliche Wiedereingliederung" wurde 2021 ein besonderer Fokus auf die Entwicklung und Umsetzung der „Gesundheitstoolbox" gelegt. Ein weiteres Maßnahmenpaket stellte 2021 die Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitsfähigkeit dar. Dieses umfasst konzernweite und bereichsspezifische Maßnahmen. Die konzernweiten Maßnahmen beinhalten das Präsenzmanagement (Implementierung des digitalen Präsenzmanagementtools inklusive eines entsprechenden Schulungsangebots), den Impulstag in dessen Rahmen fünf gesundheitsrelevante Werte gemessen und ausgewertet werden sowie einen bedarfsgerechten Folder zu den Themen „Bewegung", „Ernährung", „Mentale Gesundheit" und „Stress" (inklusive Schicht und Schlaf). Im Rahmen der bereichsspezifischen Maßnahmen wurden Teamkoordinator:innen eines großen Bereiches hinsichtlich Ernährung, Bewegung und mentale Gesundheit ausgebildet und eine Schulungsoffensive zum Thema „Heben und Tragen" umgesetzt.

Im Rahmen des Angebots „Gesunder Arbeitsplatz" fanden 2021 in zwei ausgewählten Bereichen vertiefende Arbeitsplatzbegehungen zur weiteren Verbesserung von Arbeitsbedingungen und der Reduktion von Dauerbelastungen statt. Diese erfolgten anhand der wissenschaftlich anerkannten Leitmerkmalmethode. Aus den Erkenntnissen wurden Maßnahmen zur Prävention und Krankenstandsvorbeugung, wie z. B. Workshops für Mitarbeiter:innen, Schulungsunterlagen, Inhalte für Updates von Vitalcoaches oder der Einsatz von technischen Hilfen abgeleitet.

Zur Stärkung und Weiterentwicklung des österreichweiten Multiplikator:innennetzwerks (Gesundheitscoaches, Gesundheitszirkelmoderator:innen, Vitalcoaches) wurden im Jahr 2021 entsprechende Aus- und Fortbildungen abgehalten. Außerdem haben zum Informationsaustausch, zur Vernetzung und Themenabstimmung drei virtuelle BGM-Foren stattgefunden.

Wie schon im Vorjahr mussten 2021 diverse Angebote coronabedingt adaptiert werden. Insbesondere konnten Aktivitäten die mit großen Menschenansammlungen verbunden sind nicht oder nur reduziert stattfinden. Das Projekt „Gesund und Fit" mit den österreichweiten Gesundheitsstraßen zu den Schwerpunktthemen „Bewegung", „Ernährung" und „Mentale Gesundheit" konnte nicht durchgeführt werden. Umso erfolgreicher konnten die Online-Bewegungsprogramme zu „HIIT – High Intension Intervall Training" für Alle und Kickboxen für Frauen umgesetzt werden. Neben diesen Programmen war es 2021 unter den jeweils geltenden Coronabestimmungen möglich, laufbegeisterten Mitarbeiter:innen die Teilnahme an diversen Laufevents zu ermöglichen.

Gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns wurden 2021 Angebote zu den Themen „Frauen- und Männergesundheit" und „Gesundes Führen und Suchtprävention" umgesetzt. Neben diesen gibt es auch die konzernweiten Angebote der Betrieblichen Wiedereingliederung (BWE) und die Beratung Arbeitsfähigkeit (BAF). Für Mitarbeiter:innen, die gefährdet sind ihre Arbeitsfähigkeit zu verlieren oder diese bereits verloren haben, steht das Angebot der BWE zur Verfügung. Die BWE wird auf Grundlage eines strukturierten Prozesses unter Einbeziehung verschiedener Expert:innen durchgeführt. Die Umsetzung beruht auf der freiwilligen Teilnahme und Eigenverantwortlichkeit der Mitarbeiter:innen. 2021 wurde dieses Angebot nach den aktuellen Coronamöglichkeiten auch mithilfe digitaler Kommunikationsmittel (z. B. Onlinemeetings) umgesetzt. Das Angebot „Beratung Arbeitsfähigkeit" unterstützte auch 2021 Führungskräfte und Mitarbeiter:innen bei psychosozialen Fragestellungen und fungierte ebenfalls als Schnittstelle zu internen und externen facheinschlägigen Stellen.

Für alle Maßnahmen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wurde 2021 ein Maßnahmen-Tracking eingeführt. Um in Zukunft die Einflussfaktoren und Bedürfnisse der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen noch besser berücksichtigen zu können, wird der Arbeitsfähigkeitsindex (Gesundheitsindex), welcher 2021 erstmals bei der Mitarbeiter:innenbefragung erhoben wurde, eine bedeutende Rolle in der Angebotsgestaltung des Betrieblichen Gesundheitsmanagements einnehmen.

COVID-19-bedingte Maßnahmen

Im Rahmen der COVID-19-Maßnahmen des ÖBB-Konzerns wurden sechs Impfstandorte durch Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG (Stellung der Impfstraßenverantwortlichen bzw. des administrativen Personals) federführend betreut.

Arbeit und Alter

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

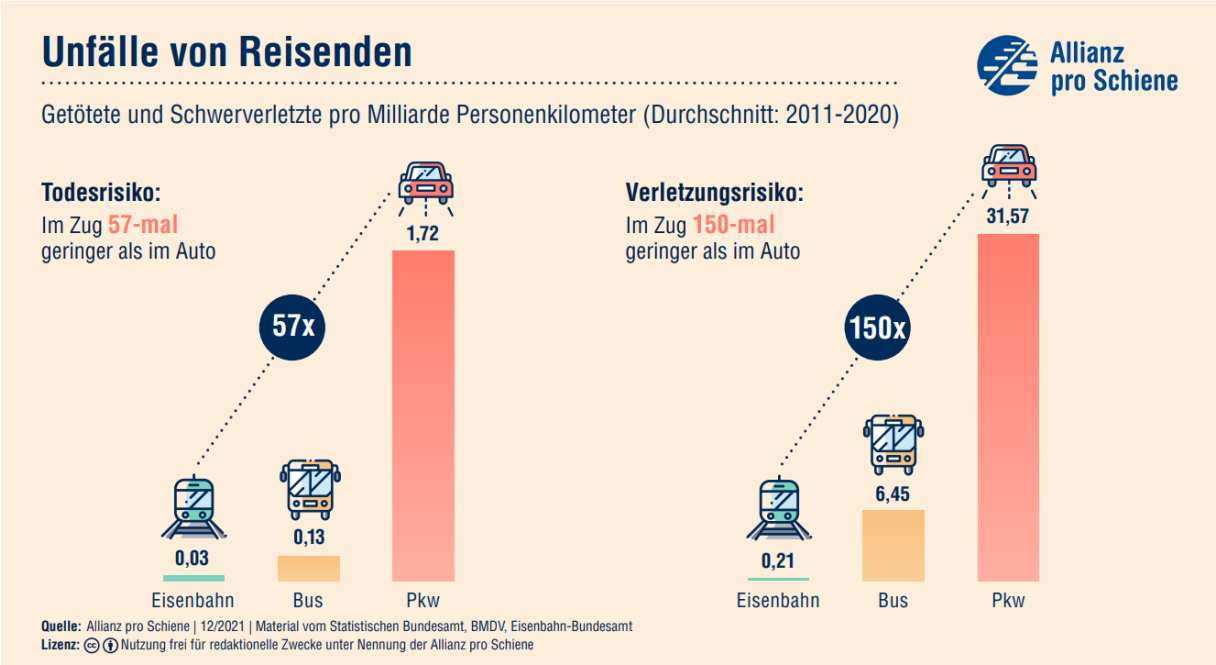
Zum Stichtag 31.12.2021 haben sich 192 Mitarbeiter:innen in gesetzlicher Altersteilzeit gemäß § 27 AlVG befunden. Darüber hinaus haben 215 definitiv gestellte AVB-Mitarbeiter:innen zu diesem Stichtag bereits vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit das Angebot der altersgerechten Teilzeitarbeit „Arbeit & Alter" in Anspruch genommen.

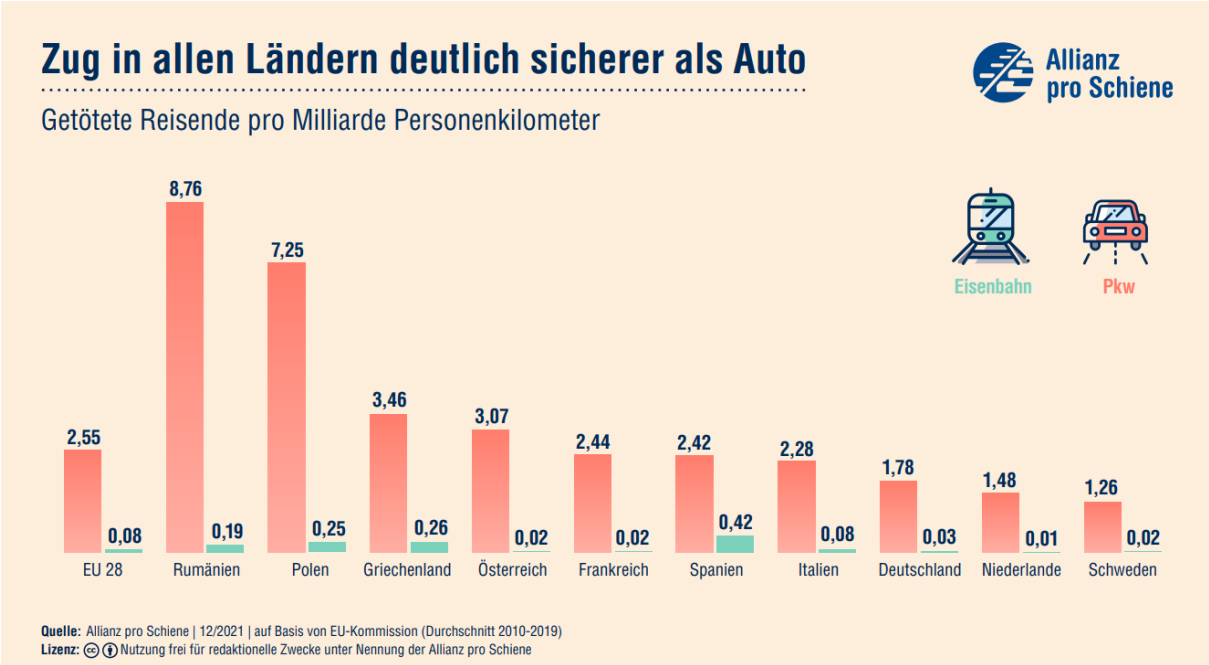
ÖBB Mitarbeiterbefragung

Von 6. bis 26.09.2021 wurde eine konzernweite Mitarbeiter:innenbefragung (MAB) durchgeführt. Die Befragung wurde online durchgeführt. Die zentralen Themen der Befragung waren Arbeitszufriedenheit, Identifikation und – 2021 neu – die Arbeitsfähigkeit. Zusätzlich gab es auch zwei neue Fragen zum Wert „Sicherheit leben". Die Rücklaufquote liegt im ÖBB-Infrastruktur Konzern bei 59,4%. In der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 57,9% erreicht.

Sicherheit

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





Bei allen Aktivitäten im ÖBB-Konzern steht daher Sicherheit immer an oberster Stelle. Die in den Teilkonzernen eingeführten zertifizierten Sicherheitsmanagementsysteme unterstützen die Steuerung der Sicherheitsleistung. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in den Sicherheitsaktionsplan. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie der Sicherheitsaktionsplan tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, proaktiv Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen. Um dies zu erreichen, liegt der Schwerpunkt auf einem weiteren Ausbau an Technologie und der Weiterentwicklung der Organisation und Verstärkung der Bewusstseinsbildung beim Verhalten der Menschen und bei der Sicherheitskultur. Der Ausbau des systematischen Lernens aus Abweichungen, Fehlern und „Beinahe-Unfällen" trägt dazu bei, Risiken rechtzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten.

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

Jedes Jahr werden mehr als 3,0 Mrd. EUR in Neu-, Ausbau- und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen investiert. Zusätzlich unterstützen neue Fahrzeuge mit modernsten Zugsicherungssystemen die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung. Sowohl begleitende Maßnahmen zur Sicherheitsstrategie, wie sowohl der Fokus auf Maßnahmen mit größter Wirkung als auch der Ausbau der Sicherheits- und Fehlerkultur, bilden einen weiteren wesentlichen Beitrag zum Thema „Sicherheit".

Seit dem Jahr 2017 wird auf Basis eines konzernweiten betrieblichen Sicherheitsindex die Entwicklung der Sicherheitsleistung des ÖBB-Konzerns über alle Gesellschaften hinweg einheitlich erfasst. Der Index setzt sich aus relevanten betrieblichen Vorfällen (z. B. Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen) sowie Ereignissen, die einen tatsächlichen Vorfall wahrscheinlich werden lassen („Mängel bzw. Unfallvorläufer"), zusammen und stellt als Berichtskennzahl die betriebliche Sicherheitsleistung des Konzerns in Österreich auf einen Blick dar.

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

Im Zusammenhang mit Übergriffen auf Mitarbeiter:innen wurde 2019 ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet und im Jahr 2020 umgesetzt. Dies betrifft zum Beispiel die Verstärkung von Service- und Kontrollteams und die Begleitung von Zugbegleiter:innen durch Securitypersonal auf gewissen Zugverbindungen im Nahverkehr. Weiters sind seit 2021 alle Mitarbeiter:innen des Securitypersonals mit Bodycams ausgerüstet.

Das Sicherheitsniveau auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert werden. Die Gründe dafür sind einerseits das regelmäßige Monitoring der ÖBB Sicherheitsleistung mittels sicherheitsrelevanter Kennzahlen zum frühzeitigen Erkennen von eventuell entstehenden Problemfeldern, andererseits das rasche Gegensteuern bei erkannten Abweichungen.

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

Schwerpunkte aus dem Sicherheitsaktionsplan (beispielhaft):

– *Sicherheit auf Bahnhöfen – Securityprogramme*

- Roll-out Bodycam in der Fläche ist erfolgt.
- Ein Kurs „Sicherheitsorientiertes Szenarientraining" und drei Kurse „Deeskalation und Eigensicherung" wurden absolviert.

– *Sicherheitskultur*

Die Sicherheitskultur umfasst Maßnahmen, mit denen das Sicherheitsbewusstsein der Mitarbeiter:innen gestärkt und damit die Sicherheitsleistung weiter erhöht wird. Eine Sicherheitskultur passiert nicht selbstständig, sondern bedarf einer konsequenten Verankerung und Festigung bei allen Beteiligten.

Mit „Sicherheit Leben" wurde 2020 ein zusätzlicher Wert geschaffen. Dieser soll dazu beitragen, dass Sicherheit immer im Fokus aller unserer Tätigkeiten steht. Mit den Schritten zur „Sicherheitskultur" erlangen wir den Status einer lernenden Organisation mit Vertrauen, Fairness und Transparenz. Ziel ist es, Vorfälle durch menschliches Fehlverhalten nachhaltig zu senken.

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

– *Reduktion des Kollisionsrisikos*

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

– *Sicherer Verschub*

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

– *Arbeitnehmer:innenschutz*

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

– *Brandschutz*

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

– *Betriebliche Regelwerke*

Seit dem Jahr 2017 stehen jedem Betriebsbediensteten – automatisch über die Regelwerksdatenbank – die für seine Tätigkeit relevanten Bestimmungen zur Verfügung. Der enorme Vorteil darin liegt, dass die Mitarbeiter:innen in einem Regelwerk alle für ihre Tätigkeiten relevanten Bestimmungen erhalten und nicht verschiedenste Anweisungen usw. durchforsten müssen. Somit wird die Übersichtlichkeit für den:die Mitarbeiter:in wesentlich erhöht und die Komplexität der Regelwerke verringert.

– *Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete*

Ziel der Maßnahme ist es, die der Anzahl von Kollisionen nach unerlaubten Signalüberfahrungen zu senken und damit einen wesentlichen Beitrag zur Senkung des Kollisionsrisikos zu leisten.

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

– *Safety-Walk*

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

Die Safety-Walks wurden coronabedingt im Geschäftsjahr 2021 ausgesetzt.

Arbeitnehmer:innenschutz

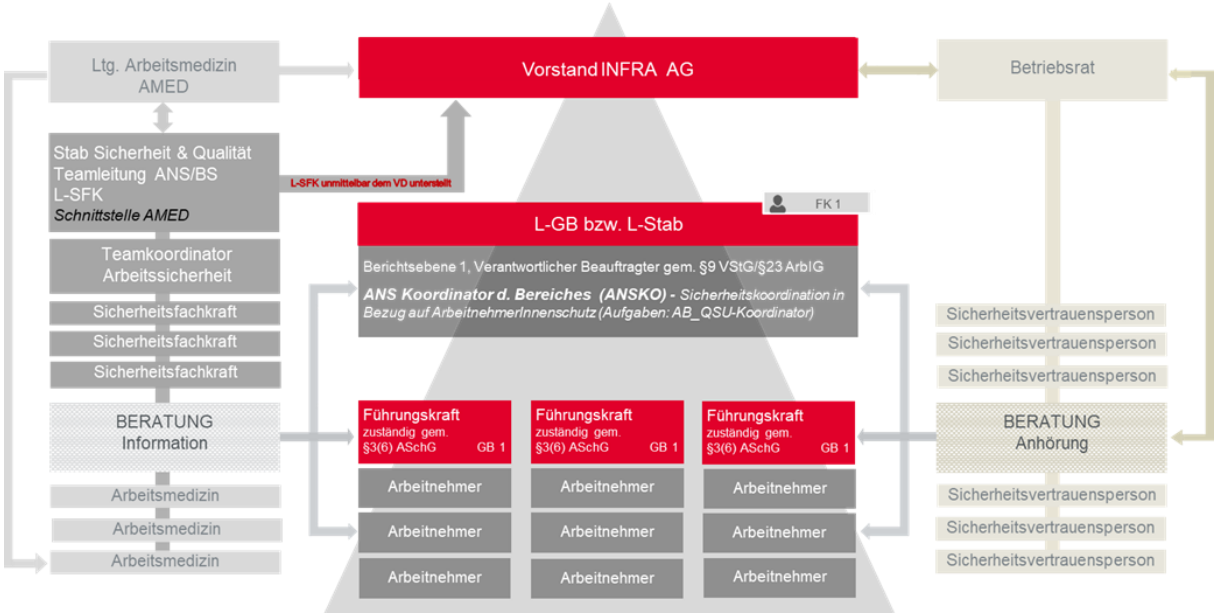
Für den Erfolg der ÖBB-Infrastruktur AG sind die Mitarbeiter:innen entscheidend. Gesundheit und Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten sind für uns daher von besonderer Bedeutung. Zu den bereits hohen Anforderungen an unsere Mitarbeiter:innen kommt für uns als Arbeitgeber die Notwendigkeit hinzu, auf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

Managementsystem

Die Ziele im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind Teil des integrierten Managementsystems und richten sich nach der EN ISO 45001:2018. Das System wird regelmäßig intern und extern auditiert und umfasst alle Mitarbeiter:innen, Aktivitäten und Arbeitsplätze. Bei den jährlich stattfindenden Audits werden die Vorgaben und Anforderungen des Arbeitssicherheit- und Gesundheitsschutz-Managementsystems überprüft und Abweichungen sowie potenzielle Gefahrenquellen und Risiken systematisch gesammelt und dokumentiert. Im Zuge des integrierten Managementsystems werden die Ergebnisse der Audits intern überprüft und über die Führungskräfte umgesetzt. Seitens des Managements werden im Rahmen der jährlichen Managementbewertung die Ziele, Qualität und Ausrichtung überprüft.

Themenverankerung

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



An allen Standorten besteht, auf Basis der rechtlichen Anforderungen durch das Arbeitnehmer:innenschutzgesetz (ASchG i.d.g.F.), die Vorgabe zur Umsetzung einer Arbeitsschutzorganisation, die durch Vertreter:innen des Arbeitgebers, Sicherheitsfachkräfte sowie Arbeitsmediziner:innen, Sicherheitsvertrauenspersonen, Betriebsratsmitgliedern, Ersthelfer:innen, Brandschutzbeauftragte, Brandschutzwart:innen sowie Personen für Brandbekämpfung und Evakuierung besetzt ist. Die gegenseitige Information zu den Anliegen des Arbeitsschutzes und die Koordination der betrieblichen Arbeitsschutzeinrichtungen wird über den Zentralen Arbeitsschutzausschuss und die lokalen Arbeitsschutzausschüsse sichergestellt. Ebenso wird in diesem Rahmen über Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, des Gesundheitsschutzes und der Arbeitsbedingungen beraten. Da die Teilnahme und Einbindung der Mitarbeiter:innen entscheidend ist, wenn es darum geht, Ideen und Vorschläge rund um das Thema „Arbeitssicherheit" zu generieren, besteht für alle Beschäftigten die Möglichkeit, Vorschläge zu laufenden Verbesserungen im Rahmen des Ideenmanagements einzubringen.

Des Weiteren ist in jedem Geschäftsbereich die Funktion eines Arbeitnehmer:innenschutzkoordinators etabliert, der die Belange des Arbeitnehmer:innenschutzes fördert, auf die Umsetzung von ANS-Vorgaben und die Dokumentation der Inhalte des Arbeitnehmer:innenschutz-Systems achtet. Ebenso erfolgt die Mitwirkung bei Audits und der Managementbewertungen sowie die Vertretung des Geschäftsbereiches in Arbeitnehmer:innenschutzangelegenheiten.

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

Auf der Ebene des ÖBB-Konzerns ist der Arbeitnehmer:innenschutz über den Fachausschuss Arbeitssicherheit und die Plattform Sicherheit in die ÖBB Sicherheitsstrategie eingebunden.

Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen

Die Basis einer effizienten Präventionsarbeit zur Vermeidung von Arbeitsunfällen, Schadensereignissen oder arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren ist die Erstellung und Beachtung der Gefährdungsbeurteilungen für alle Bereiche. Diese werden kontinuierlich auf Aktualität geprüft und bei Bedarf erweitert, wie zum Beispiel zur Analyse von arbeitsbedingten psychischen Belastungen. Dabei haben alle Mitarbeiter:innen die Möglichkeit, im Zuge der quantitativen Erhebung teilzunehmen und sich anschließend bei der qualitativen Analyse in Kleingruppen einzubringen. Auf Grundlage der Ergebnisse werden bei Vorliegen von relevanten arbeitsbedingten psychischen Belastungen entsprechende gegensteuernde Maßnahmen durch die Führungskräfte eingeleitet.

Auch der Einsatz von richtigen Arbeitsmitteln und persönlicher Schutzausrüstung sowie die Gestaltung sicherer Rahmenbedingungen sind wichtige Präventionsmaßnahmen. Entsprechend der Gefährdung im jeweiligen Aufenthalts- und Tätigkeitsbereich wurde der erforderliche Mindeststandard der zu tragenden persönlichen Schutzausrüstung 2021 neu festgelegt. Zur Gefahrenidentifizierung und zur Risikobewertung werden regelmäßig Audits, Schulungen, Unterweisungen und Begehungen aller Arbeitsplätze durchgeführt.

Bei Arbeitsunfällen wird durch die verantwortliche §-3/6-Person in Zusammenarbeit mit den Präventivfachkräften unter Beiziehung des Betriebsrates bzw. der Sicherheitsvertrauensperson sowie sonstiger Fachleute eine Nachevaluierung des Unfalls durchgeführt. Basierend auf den Analyseergebnissen der neuen Risiken- und Chancenbewertung, erfolgt bei Bedarf eine Anpassung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente und zwecks übergreifender Maßnahmenableitung auch die Kommunikation in der ANS-Plattform.

Schwerpunkt: Maßnahmen zur Unfallvermeidung

Gute Präventionskultur bedeutet, dass der Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist. Unsere positive Sicherheitskultur ist Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf, ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar.

Unsere Konzepte und Werkzeuge zur Weiterentwicklung der ÖBB Sicherheitskultur umfassen:
– Vorbild sein, aufmerksam sein, Regelkonform arbeiten
– Aufeinander achten und unsichere Handlungen ansprechen
– Aus Fehlern lernen und Ursachen erkennen und beheben

Um Führungskräfte und Mitarbeiter:innen dabei zu unterstützen, tagtäglich Sicherheit zu leben, wurden beginnend mit 2019 einige Werkzeuge und Methoden etabliert und Sicherheit in etliche Standardprozesse integriert.

– *Werkzeuge/Methoden zur Weiterentwicklung der Sicherheitskultur*

Folgende Werkzeuge/Methoden zur Weiterentwicklung der Sicherheitskultur wurden 2020/21 neu eingeführt bzw. ausgeweitet:
- Proaktiver Dialog über Sicherheit über Leistungsboards
- Durchführung von Safety-Walks
- Fehlerklassifizierungssystem
- Ursachenidentifikationssystem
- Methodik zum Abstellen von Hausbräuchen
- Sicherheit-Interaktionskarten
- Short-Card-Arbeitsunfälle
- Tabelle PSA – Mindestanforderungen im Gefährdungsbereich

– *Sicherheit leben*

Sicherheit leben ist seit 2020 in den Standardprozessen verankert:
- Sicherheit leben im TZD-Prozess
- Sicherheit leben im Mitarbeiter:innengespräch
- ÖBB Award (Sicherheitsvorbild des Jahres)
- Sicherheit leben – Kampagne
- Safety-Briefings
- Sicherheit als TOP in Meetings

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

Zur Zielerreichung wurde ein spezifisch auf die Bereiche und Gefährdungen abgestimmtes Maßnahmenprogramm zur Vermeidung von Arbeitsunfällen entwickelt und in den Sicherheitsaktionsplan der ÖBB-Infrastruktur AG integriert. Der Sicherheitsaktionsplan beschreibt die sicherheitsstrategischen Handlungsfelder mit deren Sicherheitsmaßnahmen und die Wirkungserwartungen. Im Zuge des Lenkungsausschusses erfolgt ein regelmäßiges Reporting der umsetzungsverantwortlichen Führungskräfte zum aktuellen Status und Zeitplan.

Die ASVG -Arbeitsunfallrate errechnet sich aus der Anzahl aller gemeldeten Arbeitsunfälle, die mindestens vier Ausfallstage nach sich ziehen, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen. Wegunfälle sind nicht berücksichtigt.

Mitarbeiter:innenschulungen zu Arbeitssicherheit

Im Bereich Arbeitnehmer:innenschutz sind Schulungen und Ausbildungen sowie praktische Übungen bzw. Praxiseinsatz essenziell, um Schwachstellen oder potenzielle Gefahren zu visualisieren. Nur so kann ein Umdenken und damit eine längerfristige Verhaltensänderung erzielt werden.

Im Rahmen der eisenbahnspezifischen Ausbildungen, die vom Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen organisiert werden, ist das Thema „Arbeitssicherheit" ein fixer Bestandteil vieler Ausbildungen (z. B. Fahrdienstleiter:innen, Verschub, Sicherungsposten, Sicherungsaufsicht). In den Kursen sind unsere betriebseigenen Sicherheitsfachkräfte als Vortragende tätig, um auf die eisenbahnspezifischen Grundlagen einzugehen und auf spezifische Gefährdungen hinzuweisen.

Eine verpflichtende interne Ausbildung stellt die Grundausbildung zur §-3/6-Person gem. ASchG dar. Die Aufgabe der §-3/6-Person ist es, in ihrem Zuständigkeitsbereich auf die Durchführung und Einhaltung der notwendigen Schutzmaßnahmen gem. ASchG zu achten und Abweichungen zu melden, um damit deren Beseitigung herbeizuführen bzw. die Behebung selbst zu veranlassen. Das Ziel der Grundausbildung ist es, den Teilnehmer:innen einen Überblick über die rechtlichen Grundlagen sowie ihre Aufgaben und Tätigkeiten zu vermitteln. Ein Auffrischungskurs ist je nach Gefährdungsart alle drei bis fünf Jahre (z. B. Verschub, Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise alle drei Jahre) zu absolvieren.

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

Die Kurse „SIG 1 Sicherheit im Gleisbereich" und „SIG 2 Verhalten im Gefahrenraum von Gleisen / Bahnstromanlagen" dienen als Basisausbildung sowohl für Mitarbeiter:innen als auch externe Personen / Fremdfirmen, um die Erlaubnis zum Betreten von nicht öffentlichen Eisenbahnanlagen zu erlangen. Das Ziel ist es, Personen, die zur Durchführung von nicht betrieblichen Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise oder in dessen Nähe tätig werden, ein betriebliches und elektrotechnisches Grundverständnis zu vermitteln. Damit soll durch die korrekten Verhaltensweisen sichergestellt werden, dass die Sicherheit beim Aufenthalt und der Durchführung von Arbeitsvorgängen im Gefahrenbereich von Gleisen sowie bei der Durchführung von Arbeitsvorgängen im Bereich von Bahnstromanlagen gewährleistet ist.

Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz

Es ist uns ein großes Anliegen, dass auch alle Fremdfirmen, die für die ÖBB-Infrastruktur AG tätig sind, so sicher wie möglich arbeiten. So gelten klare Regelungen für Auftragnehmer:innen mit dem Ziel, Sicherheitsrisiken aus Geschäftsbeziehungen schon vor Beginn auf ein Minimum zu reduzieren.

Baustellen bergen hohe Unfallrisiken. Aus diesem Grund erfordern Arbeitsschutzmaßnahmen nach wie vor die volle Aufmerksamkeit des Auftraggebers und der ausführenden Unternehmen. Die übergeordneten Schutz- und Präventionsmaßnahmen sind in den eisenbahnspezifischen Regelwerken zum Schutz der Arbeitnehmer:innen verankert. Diese umfassen u. a. die Eisenbahn-Arbeitnehmer:innenschutzverordnung (EisbAV), die eine zusammenfassende Regelung der Arbeitnehmer:innenschutzbestimmungen für den Gefahrenraum der Gleise, ergänzend zu den allgemeinen Arbeitnehmer:innenschutzbestimmungen darstellt. Des Weiteren die schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmer:innenschutz (RW 90.01) – ÖBB 40 und die Organisation von Eisenbahnbaustellen – Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen, DB 601.02 (DA 30.04.15).

Bei Bauarbeiten muss der:die Planungskoordinator:in gemäß dem DB 601.02 einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) erstellen, in dem die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen die Annäherung von Schienenfahrzeugen, gegen die Gefahren des elektrischen Stroms sowie für Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten festgelegt sind. Ebenso müssen die Maßnahmen zum Schutz des Eisenbahnbetriebes und weitere kollektive Schutzmaßnahmen beinhaltet sein.

Für geplante Bauarbeiten, die Einschränkungen der Infrastrukturanlagen bewirken, müssen die dafür erforderlichen Maßnahmen in der Betriebs- und Bauanweisung festgelegt werden. Dasselbe gilt für Störungsbehebungen, die Einschränkungen der Infrastrukturanlagen bewirken, auch hier müssen die dafür erforderlichen Maßnahmen in der Betriebsanweisung „Schnelle Instandsetzung" festgehalten werden. Der SiGe-Plan bildet die Grundlage für die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen der Betriebs- und Bauanweisung bzw. für die „Schnelle Instandsetzung".

Bei allen Arbeiten müssen die betriebsspezifischen Funktionen zum Schutz der Arbeitnehmer:innen im Gefahrenraum der Gleise wie das Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers oder die Sicherungsaufsicht immer von Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG wahrgenommen werden.

Auch das Betreten von nicht öffentlichen Eisenbahnanlagen ist grundsätzlich untersagt. Beschäftigte von Fremdfirmen und deren Subunternehmern, die zur Durchführung von nichtbetrieblichen Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise oder in dessen Nähe tätig werden, müssen vorab eine erfolgreiche Schulung gem. SIG 1 und SIG 2 absolvieren und über eine entsprechende Erlaubniskarte verfügen. Ebenso muss die gesundheitliche Eignung der gemäß ÖBB 32 – Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von Mitarbeiter:innen im Eisenbahnbetrieb und dessen Umfeld vorhanden sein. Die Richtlinie ÖBB 32 regelt Ablauf und Inhalt der sicherheitsrelevanten Eignungsuntersuchungen im Eisenbahnbetrieb und gewährleistet Handlungs- und Rechtssicherheit. Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie werden laufend dem aktuellen Rechtsstand und Infektionsgeschehen in Zusammenarbeit mit den tätigen Fremdfirmen und in Abstimmung mit der WKO evaluiert und umgesetzt.

Wichtige Kennzahlen zur Arbeitssicherheit auf einen Blick

ÖBB-Infrastruktur Mitarbeiter:innen und Leasing Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur	Einheit	2021	2020
Anzahl gearbeiteter Stunden	1.000 Mitarbeiter:innen	27.018	26.511
Mitarbeiter:innen		*26.574*	*25.978*
Leasing Mitarbeiter:innen		*444*	*532*
Tödliche Arbeitsunfälle	Anzahl	1	1
Mitarbeiter:innen		*1*	*1*
Leasing Mitarbeiter:innen		*0*	*0*
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen	pro 1 Mio. Arbeitsstunden	0,037	0,038
Mitarbeiter:innen		*0,038*	*0,038*
Leasing Mitarbeiter:innen		*0*	*0*
Schwere arbeitsbedingte Verletzungen[1)]	Anzahl	9	8
Mitarbeiter:innen		*8*	*8*
Leasing Mitarbeiter:innen		*1*	*0*
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen[1)]	pro 1 Mio. Arbeitsstunden	0,33	0,30
Mitarbeiter:innen		*0,30*	*0,31*
Leasing Mitarbeiter:innen		*2,25*	*0*
Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen	Anzahl	450	422
Mitarbeiter:innen		*434*	*415*
Leasing Mitarbeiter:innen		*16*	*7*
Rate dokumentierbarer arbeitsbedingter Verletzungen	pro 1 Mio. Arbeitsstunden	16,7	15,9
Mitarbeiter:innen		*16,3*	*16,0*
Leasing Mitarbeiter:innen		*36,1*	*13,1*

[1)] Entspricht GRI Standard 403-9, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage

Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

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

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

2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und Expert:innen den Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) für den ÖBB-Konzern gesamthaft entwickelt. Die im Etappenplan (2006 bis 2015) enthaltenen Maßnahmen wurden mit den Behindertenorganisationen abgestimmt.

Anfang 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre Vorhaben aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenhalt) und die Fahrzeugflotte erstellt. Diese Unternehmenspläne korrespondieren mit dem sogenannten Nationalen Umsetzungsplan (NIP), den das BMK für Österreich gemäß TSI-PRM (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) herausgegeben und veröffentlicht hat. 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis 2027 mit den Stakeholder:innen von Verbänden und Vertreter:innen des Parlaments diskutiert.

Mit Ende 2021 profitieren bereits 85%[66] 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.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2020
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen	398	374

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 (V), 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), Böheimkirchen, Lanzendorf-Rannersdorf, Pitten (alle NÖ), Krumpendorf (Ktn) und Wien Grillgasse 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.

Ebenfalls 2021 wurde aktiv der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen, Interessensvertretungen und Expert: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 u. a. 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 prominente Expert:innen (u. a. Hilfsgemeinschaft, Österreichischer Behindertenrat, Bundesministerium für Inneres, Bundesministerium für Klimaschutz, Österreichischer Gehörlosenbund, Bizeps, Vida, TU Wien, myAbility, Verein Blickkontakt). 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 Anfang 2022 aufliegen.

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).

Soziale Verantwortung und Kooperationen

Licht ins Dunkel

Die ÖBB verbinden täglich eine Vielzahl an Menschen mit unterschiedlichen Schicksalen. Einige dieser Schicksale erzählen ganz besondere Geschichten und zeigen, dass oftmals dringend Hilfe benötigt wird. Daher sind die ÖBB seit über dreizehn Jahren auch im Jahr 2021 wieder Partner von „Licht ins Dunkel". In den vergangenen Jahren konnten die ÖBB gemeinsam mit ihren Kund:innen, Bahnhofbesucher:innen, ÖBB Mitarbeiter:innen und einer Vielzahl an weiteren Unterstützer:innen über eine Million Euro an Spendengeldern für Kinder und Familien in Not sammeln. Die Partnerschaft mit „Licht ins Dunkel" ist die größte CSR-Kampagne des ÖBB Konzerns und zahlt auf allen Ebenen in die Unternehmensphilosophie ein. Im Jahr 2021 konnten im Zuge dessen 27.952,51 EUR an Spenden gesammelt werden. Die Spenden fließen in unterschiedliche „Licht ins Dunkel"-Projekte mit einem Fokus auf Mobilität und Kinder.

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

G.5. Achtung der Menschenrechte

Die Geschäftstätigkeit des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beschränkt sich geografisch zum größten Teil auf Österreich und den EU-Raum sowie Liechtenstein und die Schweiz. Die Betriebsstätten und Baustellen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur befinden sich ebenso auf österreichischem Hoheitsgebiet bzw. in besonderen Anlassfällen in den angrenzenden EU-Mitgliedsstaaten. Es gelten die verfassungsrechtlich gewährten Grundrechte, insbesondere der Gleichheitsgrundsatz nach dem Bundes-Verfassungsgesetz, sowie die europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK). Über die Einhaltung dieser Rechte wachen unabhängige Gerichte. Als Mitglied der Wirtschaftskammer bekennt sich der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur auch zu deren Grundsätzen „Menschenrechte, Umweltstandards, Sozialstandards" und ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Alle Mitarbeiter:innen bei Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG werden grundsätzlich darauf geschult, sich aus gefährlichen Situationen zurückzuziehen und Deeskalation als wichtigste Handlungsprämisse anzusehen. Auch unsere internen Arbeitsanweisungen und die intern entwickelten Verhaltensstandards bilden diese Vorgangsweise ab. Gewalt, ausgehend von Mungos-Mitarbeiter:innen, stellt in welcher Form auch immer eine Verletzung der festgelegten Verhaltensanweisungen an die Mitarbeiter:innen dar.

In der Ausbildung der Sicherheits- und Kund:inneninformationsmitarbeiter:innen der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wird besonderer Wert auf die Themen „Kund:innenorientierung", „Deeskalation", „rechtliche Grundlagen" – darunter auch „Menschenrechte" – gelegt. Hierfür wurde ein umfangreiches Ausbildungsprogramm entwickelt, das deutlich über dem Branchenschnitt liegt: Die Mitarbeiter:innen bekommen bereits in der „Basisschulung Sicherheit" einerseits rechtliche Grundlagen vermittelt, andererseits ebenso das Thema „Kund:innenorientierung" in einer Grundausbildung. Im „sicherheitsorientierten Szenarientraining" erfolgt eine Vertiefung dieser Kompetenzen, auch das Thema „Prävention (Risikoeinschätzung, Eigen- und Fremdsicherung) " wird in den Fokus genommen.

Im Modul „Deeskalation und Eigensicherung", das durch die Sicherheitsakademie im Zuge unserer engen Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres durchgeführt wird, nimmt das Thema „Menschenwürde" einen besonderen Stellenwert ein – so werden ebenso Negativbeispiele behandelt und Wahrnehmungsmuster durchbrochen. Diese Schulungen sind für alle Sicherheits- und Kund:inneninformationsmitarbeiter:innen im Zuge des Ausbildungsprogrammes vorgesehen.

Darüber hinaus legt Mungos einen besonderen Stellenwert auf die Zufriedenheit der Kund:innen, zu denen wir alle Menschen zählen, die sich an den Bahnhöfen aufhalten. Diskriminierendes Verhalten würde diesem Ziel augenscheinlich entgegenlaufen und wird daher weder gefördert noch toleriert. Die hervorragenden Kund:innenbewertungen zeugen vom Erfolg unserer Maßnahmen.

Ziel ist es also, hervorragende Kund:innenzufriedenheit zu generieren. Da unsere Kund:innen an den Bahnhöfen sehr unterschiedlich sind, ist eine besondere Sensibilität auf das Thema „Menschenwürde" geboten. Aus diesem Grund schulen wir regelmäßig alle Mitarbeiter:innen im Sicherheitsbereich in den Themen „Kund:innenorientierung", „Deeskalation" und „rechtliche Grundlagen" – wo möglich sogar unter Einbindung des Innenministeriums.

G.6. Bekämpfung von Korruption und Bestechung

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

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

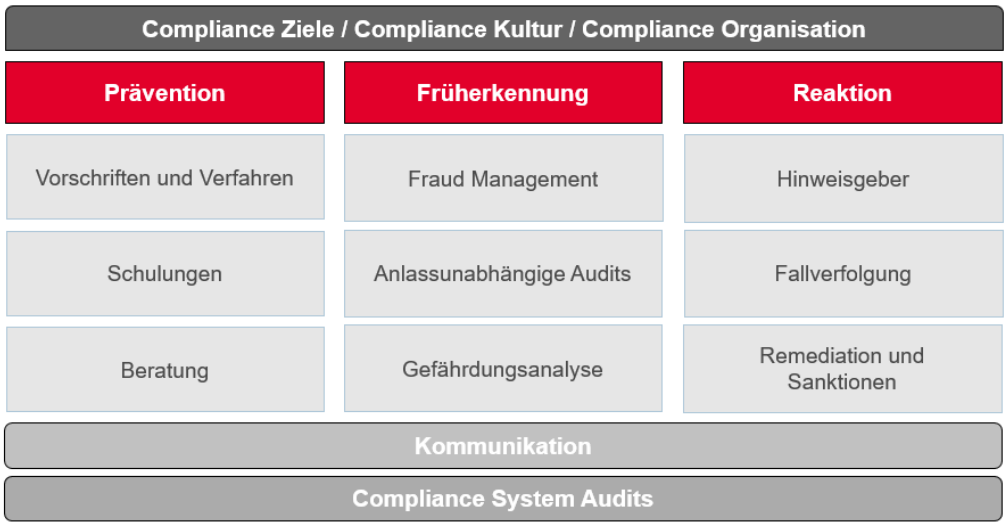
Im ÖBB-Konzern ist die Funktion eines Chief-Compliance-Officers als gesonderte Stabstelle bei der Geschäftsleitung der ÖBB-Holding AG eingerichtet. Zusätzlich sind in den Teilkonzernmuttergesellschaften (Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG, Teilkonzern Rail Cargo Austria, Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr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

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

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

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

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



Code of Conduct – Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns

Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns („Code of Conduct") beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet und die wesentliche Elemente seiner Unternehmenskultur darstellt. Er gilt für die Vorstände, Geschäftsführer:innen, Führungskräfte und Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns. Der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns regelt die Grundsätze für die Beziehungen zu Kund:innen und Geschäftspartner:innen, das Auftreten in der Öffentlichkeit und die Zusammenarbeit untereinander. Wesentliche Ziele des Code of Conduct sind u. a. die konzernweite Stärkung ethischer Normen, die Schaffung eines Arbeitsumfeldes, das Integrität, Respekt und faires Verhalten fördert, sowie die gesetzestreue Anbahnung und Abwicklung von Geschäften. Die ÖBB-Holding AG und die Teilkonzerngesellschaften haben sich freiwillig durch entsprechenden Organbeschluss zur Einhaltung des Code of Conduct verpflichtet.

Prävention durch Compliance-Schulungen und Beratung

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation des ÖBB-Konzerns ist es, die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig zu Compliance-relevanten Themenbereichen und Richtlinien zu sensibilisieren. Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen zu Compliance-relevanten Themenstellungen werden im ÖBB-Konzern daher periodisch wiederkehrend bzw. bei Bedarf zielgruppen- und risikoorientiert durchgeführt.

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

Früherkennung

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

Reaktion

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

Antikorruptionsstelle

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

G.7. GRI-Inhaltsindex

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

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 101: Grundlagen 2016				
ALLGEMEINE ANGABEN				
Organisationsprofil				
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	**102-1:** Name der Organisation	Kapitel **A.** S. **2**		
	102-2: Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	Kapitel **A.** S. **2**		
	102-3: Hauptsitz der Organisation	Kapitel **A.** S. **3**		
	102-4: Betriebsstätten	Kapitel **A.** S. **3** u. **6**		
	102-5: Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	Kapitel **A.** S. **3** - **6**		
	102-6: Belieferte Märkte	Kapitel **C.4.** S. **23 ff.** und **G.4.** S. **86 f.**		
	102-7: Größe der Organisation	Kapitel **A.** S. **3**, **C.1.** S. **15 ff.**, **C.2.** S. **18 ff.**, **C.3.** S. **20 f.** und **G.4.** S. **88 ff.**		
	102-8: Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	Kapitel **G.4.** S. **88 ff.**, S. **95 ff.**		5, 8, 10
	102-9: Lieferkette	Kapitel **G.3.** S. **81 f.**		12
	102-10: Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette		In diesem Bereich liegen keine Veränderungen vor.	
	102-11: Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	Kapitel **A.** S. **2 f.**, **C.5.** S. **30 ff.** und **G.3.** S. **65**		3, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15
	102-12: Externe Initiativen	Kapitel **B.2.** S. **13 f.**, **C.4.** S. **28** und **C.5.** S. **33**		17
	102-13: Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Kapitel **G.4.** S. **87**		17

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
Strategie				
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	**102-14:** Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	Kapitel **G.1.** S. **51 ff.**		8
	102-15: Wichtige Auswirkungen, Risiken und Chancen	Kapitel **F.** S. **44 – 49** und **G.2.** S. **57 - 63**		
Ethik und Integrität				
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	**102-16:** Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	Kapitel **G.6.** S. **108 f.**		8, 16
Unternehmensführung				
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	**102-18:** Führungsstruktur	Kapitel **G.2.** S. **55**		
Einbindung von Stakeholder:innen				
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	**102-40:** Liste der Stakeholder:innengruppen	Kapitel **G.2.** S. **55** und **G.4.** S. **86**		17
	102-41: Tarifverträge	Kapitel **G.4.** S. **89 f.**		8
	102-42: Ermittlung und Auswahl der Stakeholder:innen	Kapitel **G.2.** S. **55** und **G.4.** S. **86 f.**		17
	102-43: Ansatz für die Einbindung von Stakeholder:innen	Kapitel **G.2.** S. **55** und **G.4.** S. **86 f.**		17
	102-44: Wichtige Themen und vorgebrachte Anliegen	Kapitel **G.2.** S. **55 f.** und **G.4.** S. **86 f.**		17
Vorgehensweise bei der Berichterstattung				
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	**102-45:** Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	Konzernabschluss Erläuterung 35	Der Konsolidierungskreis der nichtfinanziellen Erklärung entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Infrastruktur AG.	
	102-46: Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	Kapitel **G.2.** S. **55 ff.**		
	102-47: Liste der wesentlichen Themen	Kapitel **G.2.** S. **56 f.**		

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	**102-48:** Neudarstellung von Informationen		Im aktuellen Bericht kam es zu folgenden Änderungen bei der Berichterstattung im Vergleich zum Vorjahr: • Inkludieren des Flüssiggas-, Holzpellets-, und Hüttenkoksverbrauchs, Fernkälte, des Dieselverbrauchs schienengebundener Fahrzeuge sowie externes Carsharing in den Gesamtenergieverbrauch und in die Gesamtemissionen (exkl. Holzpellets) und Aufnahme von SF6- und Kältemittelverlusten in die Gesamtemissionen • Inkludieren einer neuen ESG-Risikoanalyse • Inkludieren einer neuen Wesentlichkeitsanalyse	
	102-49: Änderung bei der Berichterstattung		• Inkludieren einer neuen Wesentlichkeitsanalyse	
	102-50: Berichtszeitraum	Kapitel **G.2.** S. **54**		
	102-51: Datum des letzten Berichts		22.03.2021	
	102-52: Berichtszyklus	Kapitel **G.2.** S. **54**	Jährlich	
	102-53: Ansprechpartner:innen bei Fragen zum Bericht		infra.kundenservice@oebb.at	
	102-54: Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	Kapitel **G.2.** S. **54**	Core-Option (Kern)	
	102-55: GRI-Inhaltsindex	Kapitel **G.7.** ab S. **110**		
	102-56: Externe Prüfung	Konzernabschluss - unabhängiger Bestätigungsbericht	Die nichtfinanzielle Erklärung wurde einer unabhängigen externen Prüfung durch Ernst & Young Wirtschafts-prüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen.	

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
GRI 200: Ökonomische Themen				
Wesentliches Thema: **Innovation & Technologie**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **C.4.** S. **28**, **C.5.** S. **35 f.**, **C.6.** S. **39 f.** und **D.** S. **41 ff.**		9, 11
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.4.** S. **28**, **C.5.** S. **35 f.**, **C.6.** S. **39 f.** und **D.** S. **41 ff.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
	F&E Projekte in Bearbeitung	Kapitel **D.** S. **42** und **G.2.** S. **64**		9, 11
Wesentliches Thema: **Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **C.4.** S. **23 – 30**, **C.5.** S. **32**, **C.6.** S. **38 f.** und **G.1.** S. **51 f.**		5, 8, 9, 11
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.4.** S. **23 – 30**, **C.5.** S. **32**, **C.6.** S. **38 f.** und **G.1.** S. **51 f.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	**201-1:** Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Kapitel **C.1.** S. **15** und **C.2.** S. **18 ff.**		8, 9
	201-2: Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	Kapitel **G.2.** S. **57 - 63** und **G.3.** S. **69 ff.**	Risiken aus höherer Gewalt und aus Naturgefahren, die durch den Klimawandel in den letzten Jahren zugenommen haben, werden regelmäßig bewertet und budgetär durch Erfahrungswerte vorgesorgt. In den Worst Case-Szenarien werden Ereignisse evaluiert, die über das langjährige Mittel hinausgehen.	
	201-4: Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	Konzernabschluss Erläuterung 32		8

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswertungen 2016	**203-1:** Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Kapitel **C.4.** S. **23 – 30, C.5.** S. **32, C.6.** S. **38 f.** und **G.1.** S. **51 f.**		5, 9, 11
	203-2: Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	Kapitel **G.1.** S. **51 ff.,** S. **54**		8, 11
Wesentliches Thema: **Generationenwandel**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **C.5.** S. **33 f., G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **89,** S. **93 f.**		4, 5, 8
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.5.** S. **31,** S. **33 f., G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **89,** S. **93 f.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
Wesentliches Thema: **Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	**G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **106 f.**		9, 10, 11
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	**G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **106 f.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
	Barrierefreie Bahnhöfe	Kapitel **G.4.** S. **107**		9, 10, 11
Wesentliches Thema: **Compliance/transparente Berichte und Datenschutz**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **F.** S. **47, G.4.** S. **98** und **G.6.** S. **108 f.**		16
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **F.** S. **47, G.2.** S. **59, G.4.** S. **98** und **G.6.** S. **108 f.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	**205-1:** Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Die konzernweit durchgeführten Compliance-Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten und aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	16
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	**206-1:** Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2021 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.	16
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	**307-1:** Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2021 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im Umweltbereich verursacht wurden.	16
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016	**415-1:** Parteispenden		Die ÖBB-Infrastruktur AG hat keine direkten oder indirekten Parteispenden in Form von finanziellen Beiträgen und Sachzuwendungen geleistet.	16
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	**418-1:** Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Beschwerden von Kund:innen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.	16
GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016	**419-1:** Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2021 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen oder wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.	16

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 300: Ökologische Themen				
Wesentliches Thema: **Klimaschutz**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **B.2.** S. **12 f.**, **C.5.** S. **34 f.**, **C.6.** S. **39**, **G.1.** S. **52 f.** und **G.3.** S. **65 ff.**		3, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **B.2.** S. **12 f.**, **C.5.** S. **31**, S. **34 f.**, **C.6.** S. **39**, **G.1.** S. **52 f.** und **G.3.** S. **65 ff.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 302: Energie 2016	**302-1:** Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Kapitel **G.3.** S. **66**		7, 8, 12, 13
	302-4: Verringerung des Energieverbrauchs	Kapitel **G.3.** S. **66**	Die Quantifizierung der Energieeffizienzmaßnahmen 2021 war zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.	7, 8, 12, 13
GRI 305: Emissionen 2016	**305-1:** Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Kapitel **G.3.** S. **67**		3, 12, 13, 14, 15
	305-2: Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Kapitel **G.3.** S. **67**		3, 12, 13, 14, 15
	ÖBB Fuhrpark	Kapitel **G.3.** S. **69**		9, 13
	Bike&Ride-Stellplätze	Kapitel **G.3.** S. **69**		11, 13

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
Wesentliches Thema: **Anpassung an den Klimawandel**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **G.1.** S. **52 f.** und **G.3.** S. **69 ff.**		7, 11, 13
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **G.1.** S. **52 f.** und **G.3.** S. **69 ff.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
	Steinschlag- und Lawinenverbauungen	Kapitel **G.3.** S. **70**		13
GRI 400: Soziale Themen				
Wesentliches Thema: **Gesundheit / Safety / Security**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **A.** S. **2**, S. **4**, **F.** S. **46**, und **G.4.** S. **98 - 106**		3, 8, 16
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **A.** S. **2**, S. **4**, **C.5.** S. **30 ff.**, **F.** S. **46**, und **G.4.** S. **98 - 106**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018	**403-1:** Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel **G.4.** S. **102 f.**		8
	403-2: Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Kapitel **G.4.** S. **104**		8
	403-3: Arbeitsmedizinische Dienste	Kapitel **G.4.** S. **98 f.**		8
	403-4: Mitarbeiter:innenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel **G.4.** S. **98 f.**, S. **101 f.**		8, 16
	403-5: Mitarbeiter:innenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel **G.4.** S. **105**		8
	403-6: Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter:innen	Kapitel **C.5.** S. **34** und **G.4.** S. **98 f.**		3

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
	403-7: Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	Kapitel **G.4.** S. **105 f.**		8
	403-8: Mitarbeiter:innen, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	Kapitel **G.4.** S. **102 f.**		8
	403-9: Arbeitsbedingte Verletzungen	Kapitel **G.4.** S. **100 - 106**		3, 8
GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016	**416-1:** Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit		100% der Produkt- und Dienstleistungskategorien sind über ein Managementsystem erfasst.	3
Wesentliches Thema: **Aus- und Weiterbildung**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **C.5.** S. **33 f.**, **G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **91 ff.**		4, 8
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.5.** S. **33 f.**, **G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **91 ff.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	**404-2:** Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	Kapitel **G.4.** S. **91 ff.**, S. **99**		4, 8
Wesentliches Thema: **Verlässlicher & Attraktiver Arbeitgeber**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **C.5.** S. **33 f.**, **G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **93 f.**, **S. 96 f.**		5, 10, 8
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.5.** S. **33 f.**, **G.1.** S. **53** und **G.4.** S. **93 f.**, **S. 96 f.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 401: Beschäftigung 2016	**401-1:** Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	Kapitel **G.4.** S. **90**	Eine Aufteilung nach Altersgruppe wird nicht veröffentlicht.	5, 10, 8
Wesentliches Thema (NaDiVeG): **Achtung der Menschenrechte**				

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **G.5.** S. **108**		8, 10, 16
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **G.5.** S. **108**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016	**410-1:** Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	Kapitel **G.5.** S. **108**		10, 16
GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016	**412-1:** Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurden	Kapitel **G.5.** S. **108**		8, 16
WEITERE THEMEN				
Ökonomische Themen				
Weiteres Thema: **Sustainable Finance**				
	Corporate-Rating	Kapitel **G.1.** S. **54**		8, 9, 11
	EU-Taxonomie-Verordnung	Kapitel **G.3.** S. **83 ff.**		8
GRI 300: Ökologische Themen				
Weiteres Thema: **Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **G.3.** S. **72 - 77**		3, 6, 8, 11, 12
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **G.3.** S. **72 - 77**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018	**303-1:** Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	Kapitel **G.3.** S. **76**		6, 12
	303-2: Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	Kapitel **G.3.** S. **76**		6
	303-5: Wasserverbrauch	Kapitel **G.3.** S. **76**		6

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 306: Abfall 2020	**306-1:** Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	Kapitel **G.3.** S. **74**		3, 6, 11, 12
	306-2: Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Kapitel **G.3.** S. **74 f.**		3, 6, 8, 11, 12
	306-3: Angefallener Abfall	Kapitel **G.3.** S. **75**		3, 11, 12
	306-4: Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	Kapitel **G.3.** S. **75**		3, 11, 12
	306-5: Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	Kapitel **G.3.** S. **75**		3, 11, 12
	Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG	Kapitel **G.3.** S. **72**		11, 12
Weiteres Thema: **Nachhaltige Beschaffung**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **G.3.** S. **68.** S. **74,** S. **81 f.**		5, 8, 12, 16
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **G.3.** S. **68.** S. **74,** S. **81 f.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 301: Materialien 2016	**301-1:** Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	Kapitel **G.3.** S. **74**		8, 12
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016	**407-1:** Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnten		Diese Rechte sind im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet.	
GRI 408: Kinderarbeit 2016	**408-1:** Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.	
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016	**409-1:** Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.	
	Lieferant:innenbeurteilung auf Nachhaltigkeit	Kapitel G.3. S. **82**		5, 8, 12, 16
Weiteres Thema: **Artenvielfalt und Biodiversität**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **G.1.** S. **52 f.** und **G.3.** S. **72 f.**, S. **77 ff.**		6, 14, 15

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.4**. S. **25 f.**, **G.1.** S. **52 f.** und **G.3.** S. **77 ff.**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 304: Biodiversität 2016	**304-1:** Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	Kapitel **G.3.** S. **78**		6, 14, 15
	304-2: Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	Kapitel **C.4.** S. **25 f.**, **G.3.** S. **72 f.**, S. **77 ff.**		6, 14, 15
	ÖBB Baumkataster	Kapitel **G.3.** S. **79**		15
	Chemische Vegetationskontrolle	Kapitel **G.3.** S. **79 f.**		6, 14, 15
Weiteres Thema: **Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2)**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	**G.3.** S. **80**		11, 15
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.4.** S. **23**, S. **30** und **G.3.** S. **80**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
	Lärmschutzwände und -dämme	Kapitel **G.3.** S. **80**		11

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 400: Soziale Themen				
Weiteres Thema: **Soziale Verantwortung und Kooperationen**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **G.4.** S. **87,** S. **93 f.,** S. **107** und **G.5.** S. **108**		10, 11, 17
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **G.4.** S. **87,** S. **93 f.,** S. **107** und **G.5.** S. **108**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystem Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	**413-1:** Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.	11, 12, 14, 15
Weiteres Thema: **Vielfalt und Chancengleichheit**				
GRI 103: Managementansatz 2016	**103-1:** Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel **C.5.** S. **33 f.** und **G.4.** S. **91**, S. **94 - 97,** S. **99**		5, 8, 10
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel **C.5.** S. **33 f.** und **G.4.** S. **91**, S. **94 - 97,** S. **99**		
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme Kapitel **A.** S. **2** und Fachstrategien durch den Vorstand.	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	**405-1:** Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Kapitel **G.4.** S. **89 ff.**, S. **94 - 97**	Eine Aufteilung der Kontrollorgane nach Altersgruppe ist in diesem Bericht nicht veröffentlicht.	5, 8
	405-2: Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Aufgrund des Gleichbehandlungsgesetzes wird alle zwei Jahre im ersten Quartal des Folgejahres ein Einkommensbericht erstellt. Detaillierte Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	5, 8, 10

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	**406-1**: Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gab es im Jahr 2021 einen Diskriminierungsvorfall, wobei das Verfahren vor der Gleichbehandlungskommission im Vergleichswege abgeschlossen werden konnte und der Vorwurf damit nicht mehr Gegenstand einer etwaigen Klage ist.	5, 8
Zusätzliches Thema: **Marketing und Kennzeichnung**				
GRI 417: Marketing und Kennzeichnung 2016	**417-1**: Anforderungen für die Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.	12
	417-2: Verstöße im Zusammenhang mit Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.	8, 16
	417-3: Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.	8, 16

H. Anmerkungen zum Konzernlagebericht

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

Wien, am 24.03.2022

Der Vorstand

Mag.ª Silvia Angelo	Dipl.-Ing.ᵗᵃ Judith Engel, MBA MSc MSc	Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Finanzen, Markt, Service)	(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)	(Ressort Betrieb und Systeme)

Glossar

ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
Bf.	Bahnhof
BFS	Betriebsführungsstrategie
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BTkm	Bruttotonnenkilometer
BVAEB	Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau
BZELW	Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen
CER	Community of European Railway
CO_2	Kohlendioxid
CORE	Kernoption
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Zinsen (earnings before interest and tax)
EBITDA	Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)
EBT	Gewinn vor Steuern (earnings before tax)
EIU	Economist Intelligence Unit
ETCS	European-Train-Control-System
EUR	EUR
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
FTE	Vollzeitäquivalent (Full-Time-Equivalent)
GRI	Global Reporting-Initiative
GWh	Gigawattstunde
Hbf	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardization)
km	Kilometer(n)
km^2	Quadratkilometer(n)
m	Meter(n)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
RID	Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr
RPL	Rahmenplan
SIL	Safety Integrity Level
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
t	Tonnen
TEUR	Tausend EUR
Traktion	Antrieb von Zügen durch Triebfahrzeuge
USD	United States Dollar
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
VO	Verordnung
Zkm	Zugkilometer

Erklärung gem. § 124 (1) BörseG

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

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

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

Wien, am 24.03.2022

Der Vorstand

Mag.a Silvia Angelo	Dipl.-Ing.in Judith Engel, MBA MSc MSc	Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Finanzen, Markt, Service)	(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)	(Ressort Betrieb und Systeme)

An die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der
ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft,
Wien

Wir haben die Prüfung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2021 der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien
(im Folgenden auch kurz "Gesellschaft" genannt),

abgeschlossen und erstatten über das Ergebnis dieser Prüfung den folgenden Bericht:

1. PRÜFUNGSVERTRAG UND AUFTRAGSDURCHFÜHRUNG

In der ordentlichen Hauptversammlung vom 11. Mai 2021 der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien, wurden wir zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 gewählt bzw. bestellt.

Die Gesellschaft, vertreten durch den Aufsichtsrat, schloss mit uns einen Prüfungsvertrag, den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 und den Konzernlagebericht gemäß §§ 269 ff UGB zu prüfen. Über die ebenfalls vereinbarte Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2021 berichten wir mittels gesonderten Berichtes.

Die geprüfte Gesellschaft ist ein Unternehmen von öffentlichem Interesse gemäß § 189a UGB und unterliegt der Verpflichtung zur Einrichtung eines Aufsichtsrates; diese gilt daher als große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 221 UGB.

Bei der gegenständlichen Prüfung handelt es sich um eine Pflichtprüfung.

Diese Prüfung erstreckte sich darauf, ob bei der Erstellung des Konzernabschlusses die gesetzlichen Vorschriften der Satzung beachtet wurden. Der Konzernlagebericht ist darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde, sowie ob er zutreffende Angaben nach § 243a UGB enthält.

Es ist auch festzustellen, ob als Bestandteil des Konzernlageberichtes eine konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung oder ein konsolidierter nichtfinanzieller Bericht (§ 267a UGB) erstellt worden ist.

Weiters ist festzustellen, ob ein konsolidierter Corporate Governance-Bericht (§ 267b UGB) aufgestellt wurde.

Für die Berichterstattung zu Artikel 11 der Verordnung (EU) 537/2014 (EU-VO) wird auf den gesonderten Bericht an den Prüfungsausschuss verwiesen; die Berichterstattung zu Artikel 11 der genannten Verordnung ist nicht Gegenstand dieses Berichts.

Bei unserer Prüfung beachteten wir die in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und berufsüblichen Grundsätze ordnungsmäßiger Durchführung von Abschlussprüfungen. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der internationalen Prüfungsstandards (International Standards on Auditing (ISA)). Wir weisen darauf hin, dass die Konzernabschlussprüfung mit hinreichender Sicherheit die Richtigkeit des Konzernabschlusses gewährleisten soll. Eine absolute Sicherheit lässt sich nicht erreichen, weil jedem internen Kontrollsystem die Möglichkeit von Fehlern immanent ist und auf Grund der stichprobengestützten Prüfung ein unvermeidbares Risiko besteht, dass wesentliche falsche Darstellungen im Konzernabschluss unentdeckt bleiben. Die Prüfung erstreckte sich nicht auf Bereiche, die üblicherweise den Gegenstand von Sonderprüfungen bilden.

Im Rahmen der Prüfung wurden die im Konzernabschluss zusammengefassten Jahresabschlüsse daraufhin geprüft, ob sie den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung entsprechen und ob die für die Übernahme in den Konzernabschluss maßgeblichen Vorschriften beachtet worden sind.

Wir führten die Prüfung mit Unterbrechungen im Zeitraum von Oktober bis Dezember 2021 (Vorprüfung) sowie von Jänner bis März 2022 (Hauptprüfung) überwiegend remote durch. Die Prüfung wurde mit dem Datum dieses Berichtes materiell abgeschlossen.

Für die ordnungsgemäße Durchführung des Auftrages ist Herr Mag. Christoph Harreither, Wirtschaftsprüfer, verantwortlich.

Grundlage für unsere Prüfung ist der mit der Gesellschaft abgeschlossene Prüfungsvertrag, bei dem die von der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer herausgegebenen "Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe" (Beilage 2) einen integrierten Bestandteil bilden. Diese Auftragsbedingungen gelten nicht nur zwischen der Gesellschaft und dem Konzernabschlussprüfer, sondern auch gegenüber Dritten. Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung als Konzernabschlussprüfer gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt § 275 UGB zur Anwendung.

2. ZUSAMMENFASSUNG DES PRÜFUNGSERGEBNISSES

2.1. Feststellungen zur Gesetzmäßigkeit von Konzernabschluss und Konzernlagebericht sowie zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung und zum konsolidierten Corporate Governance-Bericht

Bei der Prüfung der Konsolidierung sowie der einbezogenen Jahresabschlüsse wurde die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, ergänzenden Bestimmungen der Satzung und der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung festgestellt. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse berücksichtigen im Wesentlichen die vom Mutterunternehmen für den Konzernabschluss vorgegebenen einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsrichtlinien sowie die International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und die zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB, und stellen eine geeignete Grundlage für die Einbeziehung in den Konzernabschluss dar. Die für die Übernahme in den Konzernabschluss maßgeblichen Vorschriften wurden beachtet.

Im Rahmen unseres risiko- und kontrollorientierten Prüfungsansatzes haben wir – soweit wir dies für unsere Prüfungsaussage für notwendig erachteten – die internen Kontrollen in Teilbereichen des Rechnungslegungsprozesses in die Prüfung einbezogen.

Hinsichtlich der Gesetzmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichtes verweisen wir auf unsere Ausführungen im Bestätigungsvermerk.

Die Inanspruchnahme der Schutzklausel gemäß IAS 37.92 zu Rückstellungen erfolgte zu Recht.

Die Gesellschaft hat eine konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung im Konzernlagebericht gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2021 aufgestellt. Eine materielle Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung war nicht Gegenstand der Konzernabschlussprüfung.

Die Gesellschaft wendet gemäß § 243c UGB iVm § 251 Abs 3 UGB den Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex an. Die ÖBB-Holding AG hat einen konsolidierten Corporate-Governance-Bericht gemäß § 267b UGB aufgestellt. Eine materielle Prüfung dieses Berichtes war nicht Gegenstand der Abschlussprüfung.

2.2. Erteilte Auskünfte

Die gesetzlichen Vertreter die von uns verlangten Aufklärungen und Nachweise. Eine von den gesetzlichen Vertretern unterfertigte Vollständigkeitserklärung haben wir zu unseren Akten genommen.

2.3. Stellungnahme zu Tatsachen nach § 273 Abs 2 UGB (Ausübung der Redepflicht)

Bei Wahrnehmung unserer Aufgaben als Konzernabschlussprüfer haben wir keine Tatsachen festgestellt, die den Bestand des geprüften Konzerns gefährden oder seine Entwicklung wesentlich beeinträchtigen können oder die schwerwiegende Verstöße der gesetzlichen Vertreter oder von Arbeitnehmern gegen Gesetz oder Satzung erkennen lassen. Wesentliche Schwächen bei der internen Kontrolle des Rechnungslegungsprozesses sind uns nicht zur Kenntnis gelangt.

3. BESTÄTIGUNGSVERMERK *)

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien,

und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, 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 der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsaufwendungen

Beschreibung / Risiko:

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft investiert im Auftrag der Bundesregierung jährlich mehr als zwei Milliarden Euro in das österreichische Schienennetz. Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt die Gesellschaft wesentliche Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur.

Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Ergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind im Anhang unter Punkt "3. Zusammenfassung der wesentlichsten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Sachanlagen" enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich im Anhang unter Punkt "B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogenen Leistungen".

Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:

Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über den relevanten Prozess und die wesentlichen Schlüsselkontrollen betreffend korrekter Kategorisierung und Bilanzierung von aktivierungspflichtigen Investitionen bzw. aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet ("Funktionsprüfung"). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System.

Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Sachanlagen durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt.

Wir haben die internen Bilanzierungsrichtlinien ("Aktivierungshandbuch") hinsichtlich Übereinstimmung mit den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen nach IFRS geprüft.

Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben von Zugängen im Bereich vom Sachanlagevermögen, Stichproben im Bereich von Investitions- und Instandhaltungsaufträgen, sowie anhand ausgewählter Stichproben von wesentlichen Projekten die korrekte Erfassung als Zugang zu Sachanlagen oder Aufwand in Übereinstimmung mit der internen Bilanzierungsrichtlinie ("Aktivierungshandbuch") geprüft. Die Auswahl der Stichproben von wesentlichen Projekten erfolgte anhand einer Zufallsauswahl und auf Basis von definierten Risikokriterien unter Berücksichtigung der Projektgröße.

Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projektinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in den Stichproben enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren

Beschreibung / Risiko:

Zum 31. Dezember 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 Infrastrukturbenützungsentgelts (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.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft kommt.

Diese Risiken werden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt.

Die Bilanzierung und Bewertung dieser Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren sind im Rahmen der Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Beträge wesentlich sind, die Bewertung komplex ist und wesentliche Ermessensentscheidungen erfordert. Das Erfordernis für und die Höhe dieser Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, aufgrund möglicher Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren befinden sich im Anhang unter Punkt "3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Verwendungen von Schätzungen und Ermessensausübungen, c. Rückstellungen" sowie "B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26. 2. Sonstige Rückstellungen".

Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung:

Wir haben die Einschätzung des Managements betreffend Ansatz und Höhe der Rückstellungen hinterfragt und geprüft. Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:

Wir haben den Prozess betreffend Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren erhoben und die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Datengrundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Insbesondere haben wir dabei den Status der Verfahren, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2021, mit dem Management, den Mitarbeitern des zuständigen Fachbereiches und den beigezogenen Rechtsanwälten besprochen. Weiters haben wir uns mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigengutachten befasst und die daraus von der Gesellschaft abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt.

Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der einfließenden Bewertungsparameter nachvollzogen.

Die Gesellschaft bezieht bei der Berechnung der Rückstellung insbesondere extern erstellte Sachverständigengutachten und juristische Stellungnahmen von externen Rechtsanwälten mit ein. Diese haben wir im Rahmen der Prüfung eingeholt und uns davon überzeugt, dass deren Ergebnisse angemessen und deren Arbeiten für unsere Zwecke adäquat sind. Weiters haben wir uns einen Eindruck über deren Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität verschafft.

Schließlich haben wir die Entwicklung dieser Verfahren nach dem Bilanzstichtag bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks durch Befragung des Vorstandes und der Mitarbeiter des Fachbereiches kritisch gewürdigt.

Wir haben die Angemessenheit der Angaben im Anhang zur Bewertung und Bilanzierung dieser Rückstellungen beurteilt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter
und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und - sofern einschlägig - damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 11. Mai 2021 als Abschlussprüfer gewählt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Christoph Harreither.

Wien, am 24. März 2022

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Victoria Scherich eh
Wirtschaftsprüferin

*) Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.