

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

Größenmerkmal: Große Kapitalgesellschaft

FN 248731 g

Offenlegung

gemäß 277ff UGB

zum 31.12.2023

Inhalt:

Jahresabschluss:

Jahresabschluss per 31.12.2023

Lagebericht zum Jahresabschluss per 31.12.2023

Bestätigungsvermerk (Bericht des Abschlussprüfers) zum Jahresabschluss

Gewinnverwendungsbeschluss

Bericht des Aufsichtsrates gem. § 96 AktG

Nachweis über die Veranlassung der Veröffentlichung im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“

**Jahresabschluss
zum 31. Dezember 2023**

Bilanz

Aktiva	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	TEUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögenswerte		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	23.155.002,68	28.915
2. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	36.829.244,94	18.606
3. Kostenbeiträge an Dritte	33.614,16	38
Summe I	60.017.861,78	47.559
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	154.700,37	178
2. technische Anlagen und Maschinen	259.029.978,61	272.351
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.387.538,12	3.102
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	730.856,07	483
Summe II	262.303.073,17	276.114
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	570.522.168,69	563.173
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	1.464
3. Beteiligungen	694.355,34	694
Summe III	571.216.524,03	565.331
Summe A	893.537.458,98	889.004
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	54.456,15	79
Summe I	54.456,15	79
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46.049.844,42	40.352
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr EUR 34.425,79 (2022: TEUR 0)		
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	153.664.550,45	195.812
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.310,40	22
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	6.707.757,95	4.441
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr EUR 5.228.212,67 (2022: TEUR 3.304)		
Summe II	206.432.463,22	240.627
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	730.778,63	1.091
Summe B	207.217.698,00	241.797
C. Rechnungsabgrenzungsposten	3.007.591,00	5.471
Summe Aktiva	1.103.762.747,98	1.136.272

Passiva	31.12.2023 EUR	31.12.2022 TEUR
A. Eigenkapital		
I. eingefordertes und eingezahltes Nennkapital (Stammkapital)	190.070.000,00	190.070
II. Kapitalrücklagen		
nicht gebundene	460.560.000,00	460.560
III. Gewinnrücklagen		
gesetzliche Rücklage	2.820.000,00	2.820
IV. Bilanzverlust	-328.528.299,98	-291.750
davon Verlustvortrag EUR 291.750.234,69 (2022 Verlustvortrag: TEUR 298.628)		
Summe A	324.921.700,02	361.700
B. Kostenbeiträge von Dritten	7.147.629,08	4.286
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	3.664.330,00	3.051
2. Sonstige Rückstellungen	43.312.255,41	45.563
Summe C	46.976.585,41	48.614
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	449.924.931,41	508.233
davon Restlaufzeit bis 1 Jahr EUR 199.208.264,73 (2022: TEUR 118.310)		
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr EUR 250.716.666,68 (2022: TEUR 389.922)		
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.019.339,50	28.817
davon Restlaufzeit bis 1 Jahr EUR 28.019.339,50 (2022: TEUR 28.817)		
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	128.072.589,60	65.861
davon Restlaufzeit bis 1 Jahr EUR 126.873.157,02 (2022: TEUR 64.580)		
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr EUR 1.199.432,58 (2022: TEUR 1.281)		
4. sonstige Verbindlichkeiten	117.255.121,16	118.761
davon aus Steuern EUR 2.433.977,83 (2022: TEUR 2.239)		
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 2.038.704,06 (2022: TEUR 1.777)		
davon Restlaufzeit bis 1 Jahr EUR 19.421.084,14 (2022: TEUR 8.989)		
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr EUR 97.834.037,02 (2022: TEUR 109.772)		
Summe D	723.271.981,67	721.672
davon Restlaufzeit bis 1 Jahr EUR 373.521.845,39 (2022: TEUR 220.696)		
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr EUR 349.750.136,28 (2022: TEUR 500.976)		
E. Rechnungsabgrenzungsposten	1.444.851,80	0
Summe Passiva	1.103.762.747,98	1.136.272
Eventualverbindlichkeiten	102.899.405,88	141.546

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2023

	2023 EUR	2022 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.088.953.642,95	1.031.727
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	1.622.554,94	2.632
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	5.124.357,53	10.077
c) übrige	22.855.571,62	21.534
	29.602.484,09	34.243
3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	-1.812.736,94	-1.933
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-941.324.049,29	-839.188
	-943.136.786,23	-841.121
4. Personalaufwand		
a) Löhne	-2.594.046,21	-2.538
b) Gehälter	-99.834.515,92	-90.333
c) soziale Aufwendungen		
aa) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-1.793.430,95	-359
bb) Aufwendungen für die Altersversorgung	-1.166.651,04	-1.045
cc) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-25.925.309,82	-23.960
	-131.313.953,94	-118.235
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-30.006.059,47	-28.646
b) abzüglich Auflösung passivierter Kostenbeiträge	280.416,54	97
	-29.725.642,93	-28.549
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 15 fallen	-677.955,35	-1.069
b) übrige	-84.407.526,33	-77.516
	-85.085.481,68	-78.585
7. Zwischensumme aus Z 1 bis 6 (Betriebsergebnis § 231 (2) Ziffer 1-8 UGB)	-70.705.737,74	-521
8. Erträge aus Beteiligungen	24.317.837,95	17.495
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 24.317.531,78 (2022: TEUR 17.494)		
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.298.432,91	1.835
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 1.082.746,49 (2022: TEUR 953)		
10. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	7.349.285,74	5.062
11. Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,00	-16.000
davon Aufwendungen aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (2022: TEUR -16.000)		
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.986.609,64	-5.663
davon betreffend verbundene Unternehmen EUR -664.678,60 (2022: TEUR 0)		
13. Zwischensumme aus Z 8 bis 12 (Finanzergebnis § 231 (2) Ziffer 10-15)	24.978.946,96	2.729
14. Ergebnis vor Steuern (Zwischensumme aus Z 7 und Z 13)	-45.726.790,78	2.208
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8.948.725,49	4.670
16. Ergebnis nach Steuern = Jahresfehlbetrag /-überschuss	-36.778.065,29	6.878
17. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-291.750.234,69	-298.628
18. Bilanzverlust	-328.528.299,98	-291.750

Anhang für das Geschäftsjahr 2023

**Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft,
Wien**

INHALTSVERZEICHNIS

A.	<i>Allgemeine Grundsätze</i>	3
B.	<i>Konzernverhältnisse</i>	3
	ÖBB-Holding AG	3
	ÖBB-Business Competence Center GmbH	3
	ÖBB-Werbung GmbH	4
	ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	4
	ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (vormals Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG)	4
	Rail Equipment GmbH und Rail Equipment GmbH & Co KG	5
	Cash-Pooling	5
	Netting	5
	Gruppenvertrag	5
C.	<i>Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden</i>	6
	1. Anlagevermögen	6
	2. Umlaufvermögen	6
	2.1. Vorräte	6
	2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6
	2.3. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	6
	2.4. Steuerabgrenzungsposten	6
	3. Rückstellungen	7
	4. Verbindlichkeiten	7
	5. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7
D.	<i>Erläuterungen zu Posten der Bilanz</i>	9
	<i>Aktiv</i>	9
	1. Anlagespiegel	9
	2. Umlaufvermögen	13
	3. Aktive latente Steuern	13
	<i>Passiv</i>	14
	1. Eigenkapital	14
	2. Kostenbeiträge von Dritten	14
	3. Rückstellungen	14
	4. Verbindlichkeiten	15
	5. Eventualverbindlichkeiten	16
E.	<i>Erläuterungen zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung</i>	17
	1. Aufgliederung der Umsatzerlöse	17
	2. Sonstige betriebliche Erträge	17
	3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	18
	4. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	18
	5. Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	19
	6. Erträge aus Beteiligungen	19
	7. Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	19
	8. Aufwendungen aus Finanzanlagen	19
	9. Aufwendungen für die Abschlussprüfung	20
	10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20
F.	<i>Sonstige Angaben</i>	21
	1. Ergebnisverwendung	21
	2. Derivative Finanzinstrumente	21
	3. Gruppenbesteuerung	21
	4. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	21
	5. COVID-Pandemie – finanzielle Auswirkungen	21
	6. Angaben zu nahestehenden Personen und Unternehmen	21
	6.1. Lieferungen an bzw. von nahestehenden Unternehmen oder Personen	21
	6.2. Leistungsbeziehungen mit dem Bund	22
	7. Pflichtangaben über Organe und Arbeitnehmer:innen	23
	7.1. Durchschnittliche Arbeitnehmer:innenzahl/FTE	23
	7.2. Organe	23
	7.3. Offenlegung gemäß § 277 UGB	25

A. Allgemeine Grundsätze

Auf den vorliegenden Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 wurden die Rechnungslegungsbestimmungen des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der geltenden Fassung angewandt.

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt.

Bei der Bilanzierung und Bewertung wurde den allgemein anerkannten Grundsätzen Rechnung getragen. Dabei wurden die im § 201 Abs. 2 UGB kodifizierten Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ebenso beachtet wie die Gliederungs- und Bewertungsvorschriften für die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der §§ 195 bis 211 und 222 bis 235 UGB. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 221 UGB.

B. Konzernverhältnisse

Die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (RCA AG), Wien, ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG), Wien, und steht dadurch mit ihrer Gesellschafterin sowie deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis.

Die ÖBB-Holding AG stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen auf. Dieser Konzernabschluss wird im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien hinterlegt und wird in deutscher Sprache veröffentlicht.

Die RCA AG stellt den Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen auf.

Seit 1.1.2005 ist die RCA AG umsatzsteuerliche Organgesellschaft der ÖBB-Holding AG.

Folgende rechtliche und wirtschaftliche Beziehungen zu verbundenen Unternehmen bestehen zum Bilanzstichtag:

ÖBB-Holding AG

Seitens der ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem 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 Umlagewege zur Verrechnung gelangt sind.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninternes Shared Service Center vorwiegend standardisierte, administrative Dienstleistungen sowie Services zu Informations- und Kommunikationsapplikationen. In dieser Funktion unterstützt die ÖBB-Business Competence Center GmbH die operativen Kapitalgesellschaften bei der Erfüllung ihres Kerngeschäftes durch die Bündelung von Querschnittsmaterien.

Der Unternehmensbereich Finanzen und Rechnungswesen führt das Rechnungswesen und die Abrechnung grundsätzlich für alle österreichischen ÖBB-Gesellschaften durch. Die erwähnten Tätigkeiten umfassen das Hauptbuch und Reporting, Debitoren- und Kreditorenbuchhaltung, sonstige mit dem Rechnungswesen verbundene Dienstleistungen wie Zahlungsverkehr und Bankbuchhaltung, Anlagenbuchhaltung, Working Capital Management und Stammdatenbuchhaltung.

Darüber hinaus werden in den Unternehmensbereichen Human Resources, Einkauf, Service & Soziales, Innovationen, Nachhaltigkeit sowie Inclusion & Diversity Dienstleistungen in den Bereichen Personal, Sozial- und Wohlfahrtseinrichtungen, Konzerneinkauf, Innovationsunterstützung, Gleichstellungs-, Disability- und Diversity-Management, Nachhaltigkeitsmanagement sowie Projekt- und Projektportfoliomanagement im gesamten ÖBB Konzern erbracht.

Das Portfolio des Unternehmensbereichs Informations- und Kommunikationstechnologie erstreckt sich vom Lösungsconsulting bis hin zu Lösungsentwicklung (basierend auf SAP-Standardsoftware, unter Nutzung von Plattformen und mittels Individualsoftware) und umfasst zudem den Betrieb der ICT-Services inklusive Informationssicherheit, IT-Servicedesk, Telefonie, Arbeitsplatz- und Rechenzentrumsleistungen sowie Kollaborations- und Dokumentenmanagementleistungen.

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

Mit den Teilkonzernen 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.

	Rail Cargo Austria AG*)
IKT Informations- und Kommunikationstechnologie	X
Arbeitsplatz Ausstattung (inkl. IT-Servicedesk)	X
Software-Entwicklung und -Wartung	X
Collaboration & Content Management	X
Rechenzentrums-Leistungen	X
SAP-Leistungen	X
Informationssicherheit	X
Telefonie	X
FIRE Finanzen und Rechnungswesen	X
Abrechnung Güterverkehr	X
Buchhaltung und Bilanzierung sowie Zahlungsverkehr	X
HR Human Resources	X
Payroll	X
Mitarbeiter:innenbetreuung	X
Pensionservice	X
Arbeitsrecht	X
Gesundheitsmanagement	X
Personalentwicklung	X
Recruiting	X
Projektleitung und Projekt Management Office	X
S&S Service & Soziales	X
Mitarbeiter:innenrestaurant (BahnBistro)	X
Kinderbetreuung, Ferienhäuser	X
CMS Controlling & Managementservice	X
Hausdienste und Postservice	X
Netigate Umfragetool	X
EK Einkauf	X
Einkauf	X
IN Innovation	X
Innovationsmanagement	X
Inclusion & Diversity	X
Gleichstellungs-, Disability- und Diversity-Management	X

*) Die Angaben in der Tabelle beziehen sich auf das angeführte Unternehmen und deren Tochterunternehmen.

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 zur Wahrung des einheitlichen Markenauftrittes verantwortlich. Weiters zeichnet sie sich verantwortlich für die Vermarktung aller ÖBB-eigenen sowie auch externen Werbeflächen an Dritte.

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Seitens der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH wurden im Berichtsjahr Immobiliendienstleistungen in den Bereichen Bahnhof- und Liegenschaftsmanagement, kaufmännische Verwaltung von bebautem und unbebautem Grund, Hochbau- und Liegenschaftsentwicklung, technische Hausverwaltung und Verwertung (Vermietung und Verkauf) von Immobilien erbracht. Zum Leistungsumfang gehört auch die Administration des Immobilienanlagevermögens für die ÖBB-Infrastruktur AG. Die Vergütung für die von der Gesellschaft zu erbringenden Leistungen ist im Immobilienmanagementvertrag geregelt.

ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (vormals Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG)

Seitens der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG werden auf Österreichs Bahnhöfen Reinigungs-, Sicherheits- und Serviceleistungen sowie die Vermittlung dieser Tätigkeiten erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen zur Verrechnung gelangen. Des Weiteren tritt die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG seit 01.09.2019, als Arbeitskräfteüberlasser von definitiv gestellten Arbeitnehmer:innen der ehemaligen Q-Logistics GmbH ein.

Rail Equipment GmbH und Rail Equipment GmbH & Co KG

Die Rail Equipment ist Fuhrparkmanager, Fahrzeugkomplettanbieter und Servicedienstleister für straßengebundene Fahrzeuge des ÖBB-Konzerns und schienengebundene (Spezial-)Fahrzeuge der ÖBB-Infrastruktur. Die Rail Equipment unterstützt ein Gesamtmobilitätsangebot für Bahn- und Buskund:innen (erste/letzte Meile) und ist in den Geschäftsfeldern innerbetriebliche Mobilität Straße inkl. Car- u. Bikesharing, innerbetriebliche Mobilität Schiene und externe Fahrzeugvermietung und Carsharing tätig. Darüber hinaus ist sie als Lead Buyer für den Einkauf der innerbetrieblich genutzten Straßenfahrzeuge und Carsharing jedoch nicht für Omnibusse verantwortlich.

Die Rail Equipment ist Anbieter eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und der zugehörigen Service- und Beratungsleistungen (Portfoliomanagement) und verknüpft die Anforderungen des internen und externen Marktes,

- stellt die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und fahrzeuggebundenen Arbeitsmittel sicher
- die Wirtschaftlichkeit der Dienstleistung
- total cost of ownership (TCO-) Sichtweise in der Rolle als Lead Buyer und Fuhrparkmanager
- gewährleistet Rechtssicherheit entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Cash-Pooling

Die jeweilige 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 jeweilige 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.

Gruppenvertrag

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 Rail Cargo Austria 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 Körperschaftsteuer-Tarif des Abschlussjahres belastet, während ein negatives steuerliches Ergebnis lediglich insofern 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.

C. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Vermögensgegenstände und Verpflichtungen wurden vollständig erfasst und einzeln bewertet, wobei die Bewertung nach den jeweils maßgeblichen Vorschriften erfolgte. Dem Vorsichtsprinzip wurde dadurch Rechnung getragen, dass nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste fanden Berücksichtigung.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren erstellt.

1. Anlagevermögen

Die Bewertung der ausschließlich entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände und der Sachanlagen erfolgte zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um die der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer entsprechenden planmäßigen linearen Abschreibungen.

Die Abschreibung für Zugänge erfolgt nach Maßgabe des Zeitpunktes ihrer Inbetriebnahme.

Geringwertige Vermögensgegenstände des Anlagevermögens mit Einzelanschaffungskosten von bis zu EUR 1.000,00 wurden im Jahr der Anschaffung oder Herstellung voll abgeschrieben und im Anlagenspiegel als Zugang und Abgang dargestellt.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden nur im Fall einer voraussichtlich dauernden Wertminderung vorgenommen.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden außerplanmäßige Abschreibungen durchgeführt. Bezüglich Details verweisen wir auf die Angaben in Kapitel D.1.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Anlagevermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind. Die Zuschreibung erfolgt auf maximal den Nettobuchwert, der sich unter Berücksichtigung der Normalabschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, ergibt.

2. Umlaufvermögen

2.1. Vorräte

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgte zum gleitenden Durchschnittspreis. Handelswaren werden zu Anschaffungskosten bewertet. Die noch nicht abrechenbaren Leistungen werden zu Herstellungskosten bilanziert.

Das Niederstwertprinzip wurde durch Beachtung der Wiederbeschaffungspreise sowie der Gängigkeit angemessen berücksichtigt.

2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit Nennwerten abzüglich erforderlicher Einzel- bzw. pauschaler Einzelwertberichtigungen bilanziert.

Forderungen in Fremdwährungen werden mit dem Anschaffungskurs oder mit dem niedrigeren Devisenkurs zum Bilanzstichtag angesetzt.

2.3. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten

Die auf Fremdwährung lautenden Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Entstehungskurs oder dem niedrigeren Kurs zum Bilanzstichtag bilanziert.

2.4. Steuerabgrenzungsposten

Latente Steuern werden gemäß § 198 Abs. 9 und 10 UGB nach dem bilanzorientierten Konzept und ohne Abzinsung auf Basis des aktuellen Körperschaftsteuersatzes von 23% (Vorjahr: 23%) gebildet. Dabei werden keine latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge berücksichtigt. Die Bewertung der Differenzen ergibt sich aus der Höhe der voraussichtlichen Steuerbe- und -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre. Aktive latente Steuern werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die sich ergebende Steuerentlastung verwendet werden kann. Der steuerliche Planungszeitraum beträgt entsprechend der im Unternehmen aufgestellten Unternehmensplanung 5 Jahre.

Eine Saldierung aktiver latenter Steuer mit passiver latenter Steuer ist nicht vorzunehmen, soweit eine Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche mit den tatsächlichen Steuerschulden rechtlich nicht möglich ist.

3. Rückstellungen

Rückstellungen werden für alle zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe oder dem Grunde nach ungewissen Verbindlichkeiten mit den bestmöglich geschätzten Beträgen berücksichtigt.

Rückstellung für Anwartschaften auf Abfertigungen und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldrückstellung erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Dabei wurden folgende Zinssätze angewendet:

	31.12.2023	31.12.2022
Abzinsungsfaktor Abfertigung	3,55%	4,20%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	3,45%	4,10%
Gehaltssteigerungen	5,20%	5,20%
Fluktuationsrate Jubiläum MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	0,00 - 1,27%	0,00 - 1,29%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 - 6,96%	0,00 - 7,61%

Bei den Rückstellungen für Abfertigungen wurden, weder im Abschlussjahr noch im Vorjahr, dienstzeitabhängige Fluktuationen berücksichtigt.

Den Berechnungen wurde ein Pensionseintrittsalter von 60 bis 65 Jahren für Frauen bzw. von 65 Jahren für Männer zugrunde gelegt, wobei die Anhebung des Pensionseintrittsalters der Frauen auf das der Männer gemäß Bundesverfassungsgesetz berücksichtigt wurde.

Rückstellung für 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 Monatsentgelte und nach 40 Dienstjahren vier Monatsentgelte. Die Jubiläumsgelder für übrige Mitarbeiter:innen werden gem. den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages bzw. interner Betriebsvereinbarungen gebildet. In Position 4. Personalaufwand der Gewinn- und Verlustrechnung ist die Veränderung der Rückstellung für Jubiläumsgelder enthalten.

Rückstellung für Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener Dienstnehmer:innen, welche nicht Bundesbeamte i.S.d. § 21 Abs. 3 Bundesbahngesetz i.d.F. Bundesgesetz BGBl. Nr. 71/2003 sind, wurde eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Verpflichtungen aus Abfertigungen betreffen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan.

4. Verbindlichkeiten

Die Bewertung der Verbindlichkeiten erfolgte unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der Vorsicht mit ihrem Erfüllungsbetrag.

Verbindlichkeiten in Fremdwährungen werden mit ihrem Entstehungskurs oder mit dem höheren Devisenkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

5. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Zum 31.12.2023 wurde die Internationale Steuerreform – Pillar-II-Gesetzgebung (globale Mindestbesteuerung) bereits in österreichisches Recht überführt. Das Gesetz findet erstmals Anwendung für Geschäftsjahre die nach dem 31.12.2023 beginnen. Die berichtende Gesellschaft als Teil des ÖBB-Konzerns fällt zukünftig in den Anwendungsbereich dieser Regelungen. Der ÖBB-Konzern hat mit einer ersten indikativen Analyse begonnen, um die zukünftige grundsätzliche Betroffenheit und die Jurisdiktionen zu ermitteln, aus denen der Konzern möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-II Top-up Tax (Primärerfüllungsteuer) oder einer Qualified Domestic Minimum Top-up Tax (nationale Ergänzungsteuer) ausgesetzt ist. Die Top-up Tax findet auf Ebene der ÖBB Holding AG Anwendung. Es könnten sich auf lokaler

Ebene bei Konzerngesellschaften der ÖBB Holding AG allenfalls Anwendungsfälle durch etwaige nationale Ergänzungssteuern ergeben. Im Rahmen der laufenden Analyse wird untersucht, ob der ÖBB-Konzern möglicherweise von der Einführung einer Qualified Domestic Minimum Top-up Tax betroffen wäre.

Aufgrund der komplexen Anwendung der Gesetzgebung und der Berechnung des Global Anti-Base Erosion (GloBE)-Einkommens sind die quantitativen Auswirkungen der verabschiedeten oder in Kraft getretenen Gesetzgebung noch nicht abschätzbar. Der ÖBB-Konzern prüft laufend die Auswirkungen der Pillar-II-Gesetzgebung auf die zukünftige Ertragskraft des Konzerns. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass keine wesentlichen Erhöhungen der laufenden Steuern aufgrund der Gesetzgebung entstehen.

Entwicklung der kumulierten Abschreibungen

Die Abschreibungen entwickelten sich im Abschlussjahr wie folgt:

	kumulierte Abschreibungen					
	Stand am 1.1.2023 EUR	Abschreibung des laufenden Jahres EUR	Afa Umbuchungen+ Nachaktivierung EUR	Zuschreibungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.2023 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen sowie ähnliche Rechte und Vorteile	-62.295.106,32	-8.291.423,64	-397,69	0,00	185.033,44	-70.401.894,21
2. Kostenbeiträge an Dritte	-333.121,75	-4.428,26	0,00	0,00	2.855,70	-334.694,31
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	-9.731,25	0,00	397,69	0,00	9.333,56	0,00
Summe I	-62.637.959,32	-8.295.851,90	0,00	0,00	197.222,70	-70.736.588,52
II. Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	-172.820,57	-26.699,22	0,00	0,00	0,00	-199.519,79
2. technische Anlagen und Maschinen	-320.184.184,94	-20.142.797,36	-4.494,31	0,00	3.980.131,16	-336.351.345,45
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung *)	-13.172.127,25	-1.540.710,99		0,00	1.185.415,79	-13.527.422,45
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe II	-333.529.132,76	-21.710.207,57	-4.494,31	0,00	5.165.546,95	-350.078.287,69
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an Verbundenen Unternehmen	-557.679.355,37	0,00	0,00	7.349.285,74	0,00	-550.330.069,63
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Beteiligungen	-1.829.751,86	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.829.751,86
Summe III	-559.509.107,23	0,00	0,00	7.349.285,74	0,00	-552.159.821,49
Gesamtsumme	-955.676.199,31	-30.006.059,47	-4.494,31	7.349.285,74	5.362.769,65	-972.974.697,70
*) davon geringwertige Vermögensgegenstände gem. § 13 EStG						
		-574.918,96			574.918,96	

Immaterielle Vermögensgegenstände

Der Buchwert der von verbundenen Unternehmen erworbenen immateriellen Vermögensgüter beträgt EUR 5.129.484,34 (Vorjahr: TEUR 5.095,95).

Sachanlagen

Der in der Bilanz ausgewiesene Posten betreffend Grundstücke in Höhe von EUR 154.700,37 (Vorjahr: TEUR 178,10) bezieht sich auf Bauten auf fremden Grund.

Im Geschäftsjahr 2023 wurde im Sachanlagevermögen außerordentliche Abschreibungen in Höhe von EUR 300.456,37 (Vorjahr: TEUR 71,17) vorgenommen.

Die linear vorgenommene Abschreibung liegt folgende Nutzungsdauern zugrunde:

Anlagengruppe	Anlagenklasse	in Jahren
Bauten, einschließlich Bauten auf fremden Grund	311	10 - 15
Fahrpark	93, 622 - 663	0 - 43
Maschinen und maschinelle Anlagen	700 - 702	0 - 15
andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	841 - 874	0 - 15

Die finanziellen Verpflichtungen der Gesellschaft aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen betragen:

31.12.2023	im folgenden	in den folgenden 5
	Geschäftsjahr	Geschäftsjahren
	EUR	EUR
Verpflichtungen aus Leasingverträgen PKW	841.936,29	1.821.516,43
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	841.936,29	1.821.516,43
Verpflichtungen aus Mietverträgen	3.599.936,90	15.011.651,78
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	3.572.866,49	14.984.581,37
Verpflichtungen aus Leasingverträgen Güterwagen und Equipment	38.209.148,73	75.568.897,34
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	6.635.286,05	22.778.615,09
	42.651.021,91	92.402.065,54

31.12.2022	im folgenden	in den folgenden 5
	Geschäftsjahr	Geschäftsjahren
	EUR	EUR
Verpflichtungen aus Leasingverträgen PKW	622.631,15	1.584.178,43
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	622.631,15	1.584.178,43
Verpflichtungen aus Mietverträgen	3.394.480,72	14.268.560,89
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	3.366.479,32	14.233.227,64
Verpflichtungen aus Leasingverträgen Güterwagen und Equipment	34.897.418,72	69.327.613,73
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	3.636.836,29	6.836.380,69
	38.914.530,59	85.180.353,05

Finanzanlagen

Im Jahr 2023 gab es folgende Änderungen in den Finanzanlagen:

Firma	Sachverhalt	EUR
Kombiverkehr & Co KG	Erhöhung Kommanditanteil	193,53
ÖBB-Produktion GmbH	Zuschreibung	849.285,74
Rail Cargo Hungaria Zrt.	Zuschreibung	6.500.000,00
Rail Cargo Carrier KFT.	Ausleihung	-1.464.285,75
		5.885.193,52

Im Jahr 2023 erfolgte eine Zuschreibung auf den Anteil am verbundenen Unternehmen Rail Cargo Hungaria Zrt. in Höhe von EUR 6.500.000,00. Im Vorjahr wurde eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von EUR 16.000.000,00 vorgenommen.

Im Geschäftsjahr 2023 wurde eine Zuschreibung der Beteiligungen ÖBB-Produktion GmbH in Höhe von EUR 849.285,74 (Vorjahr: TEUR 5.062,37) verbucht.

Die Ausleihung gegenüber dem verbundenen Unternehmen Rail Cargo Carrier Kft wurde im aktuellen Jahr vollständig getilgt (Vorjahr: TEUR 1.464,29).

Beteiligungsspiegel 2023

Gesellschaft (Werte in Euro)	Eigenkapital 2023	Anteil v.H.	Buchwert 2023	Jahresüberschuss /-fehlbetrag 2023*)
Inland				
Rail Cargo Logistics - Austria GmbH, Wien	28.643.608,44	100,00	81.269.231,95	16.202.624,24
ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, Wien	158.407.088,38	25,00	45.008.750,00	14.910.459,40
ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, Wien	653.468.105,97	50,00	326.734.052,98	1.698.571,48
Rail Cargo Logistics GmbH, Wien	17.066.399,31	66,00	18.000.000,00	3.890.974,78
TransAnt GmbH, Linz ²⁾	-695.356,40	11,87	655.974,00	-5.030.356,40
Ausland				
Rail Cargo Hungaria Zrt., Budapest, Ungarn	33.963.911,21	99,99	73.500.000,00	8.569.052,36
Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o., Prag, Tschechische Republik	65.035.440,88	100,00	3.990.992,26	-2.303.604,03
Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l., Desio, Italien	5.519.609,25	25,00	2.100.000,00	510.797,05
Rail Cargo Carrier Kft., Budapest, Ungarn	19.298.119,31	100,00	19.919.141,50	4.416.559,65
Xrail AG, Basel, Schweiz ²⁾	829.797,13	18,40	17.898,24	29.561,01
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main, Deutschland ²⁾	19.349.225,96	KD-Anteil	20.483,10	368.044,47
Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA (in Liquidation 2011), Brüssel, Belgien ¹⁾	4.892.592,00	3,53	0,00	-11.980.621,00
¹⁾ Eigenkapital und Jahresüberschuss per 31.12.2009 ²⁾ Eigenkapital und Jahresüberschuss per 31.12.2022 *) vorläufiger Jahresüberschuss /-fehlbetrag 2023				

Beteiligungsspiegel 2022

Gesellschaft (Werte in Euro)	Eigenkapital 2022	Anteil v.H.	Buchwert 2022	Jahresüberschuss /-fehlbetrag 2022*)
Inland				
Rail Cargo Logistics - Austria GmbH, Wien	28.811.765,93	100,00	81.269.231,95	10.810.722,07
ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, Wien	158.383.951,57	25,00	45.008.750,00	8.896.938,56
ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, Wien	651.769.534,49	50,00	325.884.767,24	10.124.744,17
Rail Cargo Logistics GmbH, Wien	13.804.832,70	66,00	18.000.000,00	899.154,53
TransAnt GmbH, Linz ²⁾	1.307.780,94	19,80	655.974,00	-2.027.219,06
Ausland				
Rail Cargo Hungaria Zrt., Budapest, Ungarn	26.132.927,84	99,99	67.000.000,00	1.462.358,62
Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o., Prag, Tschechische Republik	48.216.900,64	100,00	3.990.992,26	3.662.811,34
Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l., Desio, Italien	5.008.812,20	25,00	2.100.000,00	1.446.510,58
Rail Cargo Carrier Kft., Budapest, Ungarn	14.221.210,58	100,00	19.919.141,50	87.740,00
Xrail AG, Basel, Schweiz ²⁾	800.236,12	18,40	17.898,24	83.095,11
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main, Deutschland ²⁾	19.649.850,63	KD-Anteil	20.289,57	1.607.993,65
Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA (in Liquidation 2011), Brüssel, Belgien ¹⁾	4.892.592,00	3,53	0,00	-11.980.621,00
¹⁾ Eigenkapital und Jahresüberschuss per 31.12.2009 ²⁾ Eigenkapital und Jahresüberschuss per 31.12.2021 *) vorläufiger Jahresüberschuss /-fehlbetrag 2022				

2. Umlaufvermögen

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen im Ausmaß von EUR 153.664.550,45 (Vorjahr: TEUR 195.812,44) beinhalten Dividendenforderungen (Ergebnisabführung Tochtergesellschaften) in Höhe von EUR 20.092.612,38 (Vorjahr: TEUR 13.091,30) für inländische Tochtergesellschaften sowie der offenen Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG betreffend Steuerumlagen von EUR 66.661.950,64 (Vorjahr: TEUR 57.650,95). Daneben bestehen Forderungen aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 66.909.987,43 (Vorjahr: TEUR 63.899,74) sowie Cash-Pooling Forderungen in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 61.170,46).

Zum Stichtag 31.12.2023 gab es eine offene Forderung gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht in Höhe von EUR 10.310,40 (Vorjahr: TEUR 21,98).

Im Jahr 2023 wurden keine pauschalen Wertberichtigungen vorgenommen (Vorjahr: TEUR 0,00). Die pauschale Einzelwertberichtigung beträgt EUR 2.205.770,21 (Vorjahr: TEUR 2.291,77).

Die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände enthalten folgende wesentliche Erträge, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden:

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 TEUR
sonstige Forderungen Finanzamt, Inland	86.872,10	38
Forderungsabgrenzungen	440.652,00	194
Investitionsprämie COVID 19	5.233.000,00	3.307
	5.760.524,10	3.539

3. Aktive latente Steuern

Zum 31.12.2023 wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt.

Zum Abschlussstichtag bestehen die temporären Differenzen gemäß § 198 (9) UGB im Wesentlichen aus aktiven temporären Differenzen im Bereich der Finanzanlagen und Rückstellungen. Der Differenzbetrag beläuft sich auf EUR 18,1 Mio. Der Ansatz von aktiven latenten Steuern unterbleibt, da aus der Planungsrechnung kein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis vorliegt.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden im Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung werden aufgrund der Regelungen des § 198 Abs. 10 Z 4 UGB nicht bilanziert.

PASSIVA

1. Eigenkapital

Grundkapital

Das Grundkapital wird unverändert gegenüber dem 31.12.2022 mit EUR 190.070.000,00 ausgewiesen und wird ausschließlich von der ÖBB-Holding AG gehalten.

Das Grundkapital ist in 100.000 Stückaktien zerlegt. Die Aktien sind Namensaktien und lauten auf die ÖBB-Holding AG.

Rücklagen

Im Jahr 2023 gab es keine Veränderungen der nicht gebundenen Kapitalrücklage.

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 TEUR
nicht gebundene Kapitalrücklagen	460.560.000,00	460.560
gesetzliche Rücklage	2.820.000,00	2.820
	463.380.000,00	463.380

2. Kostenbeiträge von Dritten

Es wird der Betrag aus der Investitionszuwachsprämie zuzüglich Zuschüssen, vermindert um die Auflösung der passivierten Kostenbeiträge, ausgewiesen. Die per 31.12.2023 ausgewiesene Investitionszuwachsprämie inkl. Kostenbeiträge beträgt für technische Anlagen und Maschinen EUR 1.515.480,14 (Vorjahr: TEUR 979,03), für Konzessionen, Schutzrechte und Entwicklungen EUR 399.148,94 (Vorjahr: TEUR 0,00) sowie für Betriebs- und Geschäftsausstattung EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 0,32). Die noch nicht vereinnahmte Investitionsprämie COVID-19-Anteil beträgt per 31.12.2023 EUR 5.233.000,00 (Vorjahr: TEUR 3.306,60).

	Stand 01.01.2023 EUR	Zugang EUR	Abgang EUR	Abschreibung EUR	Stand 31.12.2023 EUR
Investitionszuschüsse	4.285.951,44	3.183.304,83		-321.627,19	7.147.629,08
davon noch nicht vereinnahmt	3.306.600,67	1.926.399,33		0,00	5.233.000,00

3. Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich aus den folgenden Rückstellungen zusammen:

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 TEUR
Jubiläumszuwendungen	14.353.889,00	12.461
Drohverluste	12.076.997,90	9.535
ungewisse Schulden	5.805.918,76	5.307
Urlaube	3.940.866,14	4.683
sonstiger Personalaufwand	2.599.425,00	3.290
übrige sonstige Rückstellungen	1.747.492,94	6.774
Überstundenvergütung	1.745.084,31	1.606
Frachterstattungen u. Refaktien	364.000,00	421
RSt freiwillige Abfertigung	347.428,00	284
Gemeinschaftsdienst	167.532,81	1.063
RSt ausstehende Eingangsrechnungen	108.375,55	125
Ausgleichstaxe Behinderteneinstellungsgesetz	55.245,00	14
	43.312.255,41	45.563

Im Jahr 2023 bestanden überwiegend kurzfristige Rückstellungen.

Übrige sonstige Rückstellungen:

Die Veränderung im Bereich der übrigen sonstigen Rückstellungen ist durch die Auflösung von Rückstellungen für Vorsorgen betreffend Kundenforderungen zu begründen.

Drohverluste:

Die Rückstellung für Drohverluste setzt sich im Wesentlichen aus belastenden Verträgen in den Business Units:

- Wood / Paper / Building Materials / Consumer Goods / Environmental Solutions
- Mineral Oil / Agriculture / Chemicals
- Steel / Energy / Automotive
- Intermodal

in Höhe von EUR 12.076.997,90 (Vorjahr: TEUR 9.534,92) zusammen.

Ungewisse Schulden:

Die ungewissen Schulden enthalten Rückstellungen für Schadensvergütungen aus verschiedenen rechtlichen Grundlagen.

4. Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Sicherheiten in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 24.941,00) besichert. Die Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit über 5 Jahre belaufen sich auf EUR 53.000.000,00 (Vorjahr: TEUR 23.000,00).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 67.055.272,62 (Vorjahr: TEUR 65.861,58) sowie Cash-Pooling Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 61.017.316,98 (Vorjahr: TEUR 0,00).

Die sonstigen Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 TEUR
Darlehen	90.000.000,00	90.000
Verbindlichkeit Finanzierungsleasing	19.772.140,74	21.676
Steuern	2.433.977,83	2.239
Soziale Sicherheit	2.038.704,06	1.777
Sonstiges	1.689.097,87	1.965
sonstige Zinsabgrenzung	1.321.200,66	1.104
	117.255.121,16	118.761

Der Buchwert übernommener dinglicher Sicherheiten beträgt EUR 23.927.024,83 (Vorjahr: TEUR 25.032,71) und betrifft zur Gänze bestehende Güterwagen.

Im Berichtsjahr bestehen sonstige Verbindlichkeiten aus Darlehen mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren in Höhe von EUR 70.000.000,00 (Vorjahr: TEUR 70.000,00).

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten folgende wesentliche Aufwendungen, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden:

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 TEUR
sonstige Verbindlichkeiten Steuern	2.433.977,83	2.239
sonstige Verbindlichkeit Krankenkasse	2.038.704,06	1.777
Zoll	34.194,22	68
	4.506.876,11	4.084

5. Eventualverbindlichkeiten

	Stand 31.12.2023 EUR	davon gegenüber verbundenen Unternehmen EUR
aus Garantien	9.743.417,74	9.743.417,74
aus Patronaten	93.155.988,14	93.155.988,14
	102.899.405,88	102.899.405,88

	Stand 31.12.2022 EUR	davon gegenüber verbundenen Unternehmen EUR
aus Garantien	13.715.497,57	13.715.497,57
aus Patronaten	127.830.471,96	127.830.471,96
	141.545.969,53	141.545.969,53

Die RCAAG hat im Geschäftsjahr 2023 Patronatserklärungen für verbundene Unternehmen gegenüber externen Begünstigten in Höhe von EUR 93.155.988,14 (Vorjahr: TEUR 127.830,47) abgegeben.

Des Weiteren hat die RCAAG Bankgarantien für verbundene Unternehmen gegenüber externen Begünstigten in Höhe von EUR 9.743.417,74 (Vorjahr: TEUR 13.715,50) unterzeichnet.

E. Erläuterungen zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

1. Aufgliederung der Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse wurden überwiegend im Inland erzielt. Die Aufteilung Kund:innen Inland / Ausland erfolgte anhand des Sitzes der Endkund:innen. Bei Abrechnung durch Fremdbahnen an Endkund:innen wurde der RCA AG-Anteil gegenüber Kund:innen im Inland dargestellt.

Prinzipiell ist festzuhalten, dass bei Umsätzen, die gemäß geltendem Eisenbahnverkehrsrecht abgewickelt werden, nur die in Österreich gefahrene Strecke als Umsatz dargestellt wird.

Erträge aus dem Güterverkehr in TEUR	Kunden Inland		Kunden Ausland*)		Summe	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Schiene	833.654	768.540	152.303	145.912	985.957	914.452
sonstige	65.886	74.163	37.110	43.111	102.996	117.274
Summe	899.541	842.703	189.413	189.023	1.088.954	1.031.727

*) davon TEUR 104.147 (Vorjahr: TEUR 109.727) mit Deutschland

Diese Aufstellung beinhaltet auch die Veränderung des Bestands an noch nicht abrechenbaren Leistungen.

2. Sonstige betriebliche Erträge

	2023 EUR	2022 TEUR
übrige sonstige betriebliche Erträge	10.080.522,29	6.254
Weiterbelastete bzw. weiterverrechnete Aufwendungen	9.349.957,68	8.463
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	5.124.357,53	10.077
Schadensvergütungen	2.445.977,18	1.219
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen, außer Finanzanlagevermögen	1.622.554,94	2.632
Erträge aus der Auflösung Einzelwertberichtigungen zu Forderungen	979.114,47	5.598
	29.602.484,09	34.243

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind im Wesentlichen Weiterverrechnungen an die Tochtergesellschaften, wie z.B. weiterverrechnete Holdingumlagen, Versicherungsgebühren, Miet- und Betriebskosten, sowie Abrechnungssysteme angeführt. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2023 der Energiekostenzuschuss in Höhe von 4,1 Mio. verbucht.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen vorwiegend Auflösungen von Vorsorgen für Kundenrückforderungen, Mengenboni und Refaktien.

Der Vorjahreswert der Erträge aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen zu Forderungen ist durch einen Vergleich im Jahr 2022 mit einem Kunden in Höhe von 4,4 Mio. zu begründen.

3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

a) Materialaufwand

Dieser Posten in Höhe von EUR 1.812.736,94 (Vorjahr: TEUR 1.933,10) betrifft im Wesentlichen Strom, Gas, Fernwärme, Kraftstoffe sowie Verbrauchsstoffe für die Leistungserstellung.

b) Aufwendungen für bezogene Leistungen

Diese gliedern sich wie folgt:

	2023	2022
	EUR	TEUR
Traktionsleistungen Zug	306.366.930,81	256.608
Schiene-Transportleistungen	249.721.272,24	229.393
IBE Vershub	81.978.934,76	78.699
Bedarfsausbesserung, Sanierung und Disposition von Güterwagen	77.499.891,36	75.272
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	66.598.861,11	66.499
IBE Strecke	57.859.216,26	22.946
sonstige Transportleistungen	39.810.313,74	36.800
Traktionsleistung Vershub	34.974.723,54	40.453
Erhaltung und Investitionen	8.959.391,34	14.186
Aufwand fremder Bahnhöfe und Strecken	5.587.940,76	5.735
IBE Anlagennutzung	5.386.154,42	7.491
Transportleistungen	2.942.519,76	5.087
Dotierung/Verbrauch Rückstellungen belastende Verträge	2.542.080,78	-1.211
übrige Aufwendungen	442.739,93	370
Erstellg./Instandhltg./Wartg.Bauten	346.296,02	310
Anmietung Gebäude	300.986,06	470
Anmietung Personal	5.796,40	80
	941.324.049,29	839.188

Im Jahr 2022 wurde die Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich über die ÖBB Infrastruktur AG als Gutschrift verrechnet und in den bezogenen Leistungen in Höhe von EUR 44.062.842,78 dargestellt. Ab dem Geschäftsjahr 2023 wird die Förderung direkt von der Gesellschaft beantragt und den Umsatzerlösen ausgewiesen.

4. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen

	2023	2022
	EUR	TEUR
Beiträge zur Mitarbeitervorsorgekasse	894.018,77	735
Aufwendungen für Abfertigungen	899.412,18	-376
	1.793.430,95	359

5. Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2023 EUR	2022 TEUR
Büroerfordernisse	16.757.464,83	17.132
Buchhaltung, Lohnverrechnung	14.749.068,58	14.657
Sonstige betr. Aufwendungen	14.075.168,34	12.386
Holdingsumlage	13.036.812,00	11.610
Miet-, Pacht-, Lizenz und Leasingaufwand	7.014.410,54	6.441
Betriebskosten	3.473.534,25	3.513
Schadensfälle	3.097.974,44	1.900
Marketing- und Repräsentationsaufwendungen	2.700.044,60	1.584
Mehraufwandsentschädigungen	2.481.750,28	2.011
Wertberichtigungen zu Forderungen	1.658.745,76	1.670
Aus- und Fortbildung	1.574.879,54	1.119
Rechts-, Beratungsaufwendungen	1.508.936,38	1.109
ICV – Telekomleistungen	1.119.422,53	884
Anmietung von Personal und Werkverträge	544.195,59	869
Post-, Bank- und Fernspreckgebühren	518.386,56	561
Verluste aus Anlagenabgängen	96.732,11	71
	84.407.526,33	77.517

6. Erträge aus Beteiligungen

	2023 EUR	2022 TEUR
Erträge aus Beteiligungen	306,17	1
Ergebnisabfuhr	24.317.531,78	17.494
	24.317.837,95	17.495

7. Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen und der Zuschreibung zu Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2023 wurden durch die Zuschreibung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (ÖBB-Produktion GmbH) Erträge in Höhe von EUR 849.285,74 (Vorjahr: TEUR 5.062,37) verbucht. Durch die Zuschreibung von Anteilen an dem verbundenen Unternehmen Rail Cargo Hungaria Zrt. wurden Erträge in Höhe von EUR 6.500.000,00 (Vorjahr: TEUR 0,00) ausgewiesen.

Erträge aus der Zuschreibung von Finanzanlagen	2023 EUR	2022 TEUR
ÖBB-Produktion GmbH	849.285,74	5.062
Rail Cargo Hungaria Zrt.	6.500.000,00	0
	7.349.285,74	5.062

8. Aufwendungen aus Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte eine Abschreibung gegenüber dem verbundenen Unternehmen Rail Cargo Hungaria Zrt. in Höhe von EUR 16.000.000,00. Im Berichtsjahr 2023 wurden keine außerordentlichen Abschreibungen von Finanzanlagen verbucht.

Abschreibungen von Finanzanlagen	2023 EUR	2022 TEUR
Rail Cargo Hungaria Zrt.	0,00	16.000
	0,00	16.000

9. Aufwendungen für die Abschlussprüfung

Hinsichtlich der Angabe der Aufwendungen für die Prüfung des Jahresabschlusses sowie sonstige Leistungen des Abschlussprüfers gemäß § 238 (1) Z 18 UGB verweisen wir auf die Angaben im Teilkonzernabschluss der RCA AG.

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag verändern das Ergebnis vor Steuern um EUR 8.948.725,49 (Vorjahr: TEUR 4.669,98).

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden im Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung werden aufgrund der Regelungen des § 198 Abs. 10 Z 4 UGB nicht bilanziert.

F. Sonstige Angaben

1. Ergebnisverwendung

Es wird vorgeschlagen, den Bilanzverlust in Höhe von EUR 328.528.299,98 auf neue Rechnung vorzutragen.

2. Derivative Finanzinstrumente

Zum 31.12.2023 sind keine derivativen Finanzinstrumente in der RCA AG vorhanden.

3. Gruppenbesteuerung

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 RCA 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 Körperschaftsteuer-Tarif des Abschlussjahres belastet, während ein negatives steuerliches Ergebnis lediglich insofern 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.

Weiters ist die RCA AG hinsichtlich Umsatzsteuer und Kommunalsteuer in den Organkreis der ÖBB-Holding AG einbezogen.

Die Steuerumlage für das Geschäftsjahr 2023 beträgt inkl. Nachverrechnungen der Vorjahre EUR 9.011.005,53 (Vorjahr: TEUR 4.733,35).

4. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag zum 31. Dezember 2023 sind keine Ereignisse von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft eingetreten, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

5. COVID-Pandemie – finanzielle Auswirkungen

Die COVID-Pandemie hatte finanzielle Auswirkungen auf die vergangenen Berichtsjahre. Im aktuellen Berichtsjahr (2023) wirkten sich insbesondere die erhaltenen Fördermaßnahmen auf die Konzer-Gewinn- und Verlust-Rechnung aus, wie im Folgenden ausgeführt wird.

Bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt wurden der Rail Cargo Austria AG COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von EUR 5.233.000,00 (Vorjahr: TEUR 3.306,60) zugesagt. Die Investitionszuschüsse werden für Digitalisierungsinvestitionen verwendet. Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich verringerten sich im Vorjahr die bezogenen Leistungen um EUR 44.062.842,78. Im Jahr 2023 werden Förderungen in Höhe von EUR 31.865.299,15 in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz, für freigestellte Mitarbeiter:innen mit Risikoattest gemäß ASVG und für Mitarbeiter:innen in Kurzarbeit wurden in Höhe von EUR 363.560,79 (Vorjahr: TEUR 343,30) erhalten und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Der zusätzliche Aufwand für die Bestellung von Tests, Schutzmasken, Desinfektionsmittel etc., beträgt EUR 183.247,72 (Vorjahr: TEUR 451,85) und wird im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen. In beiden Berichtsjahren musste die RCA AG COVID-bedingt keine zusätzlichen finanziellen Mittel aufnehmen und es gab keine zusätzlichen Zins- und Finanzaufwendungen.

6. Angaben zu nahestehenden Personen und Unternehmen

6.1. 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).

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Beteiligungs AG, OMV Aktiengesellschaft), 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 (ohne Finanztransaktionen) setzen sich wie folgt zusammen:

(In Mio. EUR)	2023	2022
Umsatzerlöse	685,27	645,89
Sonstige betriebliche Erträge	14,67	13,25
Gesamtaufwand	-847,19	-753,59

Der Umsatz mit Konzernunternehmen wird überwiegend aus Güterverkehrsleistungen erwirtschaftet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge mit Konzernunternehmen resultieren im Wesentlichen aus Anlageverkäufen, weiterbelasteten Aufwendungen und Schadensvergütungen.

Der Gesamtaufwand resultiert im Wesentlichen aus den folgenden Leistungen:

Aufwand 2023	Konzernfirma	in Mio. EUR
Traktionsleistungen-Zug	ÖBB-Produktion GmbH	303,06
IBE Zug- und Lokfahrt	ÖBB-Infrastruktur AG	57,86
Infrastrukturbenützung Verschub Personal	ÖBB-Infrastruktur AG	48,53
Wagenuntersuchung	ÖBB-Produktion GmbH	38,52
Unbegleiteter Combi Cargo EVU	Rail Cargo Carrier Kft.	26,27
Unbegleiteter Combi Cargo EVU	Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	24,39
Compleat Cargo EVU	Rail Cargo Carrier Kft.	22,72

Aufwand 2022	Konzernfirma	in Mio. EUR
Traktionsleistungen-Zug	ÖBB-Produktion GmbH	254,68
Infrastrukturbenützung Verschub Personal	ÖBB-Infrastruktur AG	39,47
Wagenuntersuchung	ÖBB-Produktion GmbH	35,66
Unbegleiteter Combi Cargo EVU	Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	28,38
Unbegleiteter Combi Cargo EVU	Rail Cargo Carrier Kft.	24,62
Bedarfsausbesserung Güterwagen	ÖBB-Technische Services-GmbH	23,70
IBE Zug- und Lokfahrt	ÖBB-Infrastruktur AG	22,95
Compleat Cargo EVU	Rail Cargo Carrier Kft.	22,41

An die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstands wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Es gab keine Dienstleistungs- oder Werkverträge mit den Mitgliedern des Aufsichtsrates und es wurden keine wesentlichen Geschäfte mit den Mitgliedern der Geschäftsleitung sowie den Mitgliedern des Aufsichtsrates getätigt. An Mitarbeiter:innen des Unternehmens wurden Kredite in Höhe von EUR 85.265,50 (Vorjahr: TEUR 40,04) gewährt.

6.2. Leistungsbeziehungen mit dem Bund

Im Berichtsjahr wurden Beihilfen von der Republik Österreich in Höhe von EUR 86.246.482,79 lukriert (Vorjahr: TEUR 96.266,33). Darüber hinaus wird ab dem Jahr 2023 die Wegeentgeltförderung von der Republik Österreich in Höhe von EUR 31.865.299,15 in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

7. Pflichtangaben über Organe und Arbeitnehmer:innen

7.1. Durchschnittliche Arbeitnehmer:innenzahl/FTE

	2023	2022
Angestellte, Arbeiter und Definitivgestellte	1.462	1.404
Lehrlinge	101	102
Gesamt Durchschnitt	1.563	1.506

7.2. Organe

a) Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen

Die Vorstände der RCA AG nehmen an einem außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, dieses ist beitragsorientiert. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche des Vorstandes im Falle der Beendigung der Funktion bzw. des Anstellungsverhältnisses einschließlich einzelvertraglicher Abfertigungsansprüche richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben. 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. Der ÖBB-Konzern ist verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive und in Ruhestand befindliche Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sowie für deren Hinterbliebene zu leisten. Der ÖBB-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, einen jährlichen Beitrag für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen.

Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an Mitarbeitervorsorgekassen und Pensionen für Vorstandsmitglieder, leitende Angestellte und für andere Arbeitnehmer:innen teilen sich wie folgt auf:

	Aufwand Abfertigungen / Mitarbeiter- vorsorgekasse EUR	Aufwand Pensionen / Pensionskasse EUR
31.12.2023		
Vorstand	19.231,66	57.823,58
leitende Angestellte gem. § 80 AktG.	17.314,90	15.263,67
andere Angestellte	1.756.884,39	1.093.563,79
	1.793.430,95	1.166.651,04

	Aufwand Abfertigungen / Mitarbeiter- vorsorgekasse EUR	Aufwand Pensionen / Pensionskasse EUR
31.12.2022		
Vorstand	21.066,56	63.280,00
leitende Angestellte gem. § 80 AktG.	25.995,50	17.755,49
andere Angestellte	312.275,16	963.935,23
	359.337,22	1.044.970,72

b) Bezüge der Mitglieder des Vorstandes

Der Vorstand der Rail Cargo Austria AG bestand zu beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Den Mitgliedern des Vorstands wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Die Vorstandsbezüge im Geschäftsjahr betragen rd. TEUR 1.315 (Vorjahr: rd. TEUR 1.382). Darin sind in beiden Berichtsjahr Ansprüche aus nachträglichen variablen Zahlungen für Vorperioden für abgehende Mitglieder des Vorstands enthalten. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen für gesetzliche Beiträge an die Vorsorgekasse für Mitarbeiter:innen über rd. TEUR 19 (Vorjahr: rd. TEUR 19) und Zahlungen an eine Pensionskasse sowie Aufwendungen für künftige Pensionsansprüche über rd. TEUR 59 (Vorjahr: rd. TEUR 65) an. Die Urlaubsrückstellungen verringern sich um rd. TEUR 25 von rd. TEUR 93 auf rd. TEUR 68. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2023 rd. TEUR 270 (Vorjahr: rd. TEUR 312).

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

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstandsmitglieder der Mutterunternehmen und Geschäftsführer:innen von Gesellschaften auf ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Topführungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score-Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ökonomische, soziale und ökologische Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des Gesamtkonzerns, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamtkonzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen der Vorstandsmitglieder bereits eingerechnet.

Die Vorstandsmitglieder der Rail Cargo Austria AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche des Vorstands im Falle der Beendigung der Funktion oder des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

c) Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrates

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Konzerngesellschaften kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt unverändert zum Vorjahr TEUR 14 pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in Höhe von EUR 800. Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhalten die doppelte Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Belegschaftsvertreter:innen, Geschäftsführer:innen oder Dienstnehmer:innen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertreter:innen der Aufsichtsratsmitglieder der Rail Cargo Austria AG für ihre Tätigkeit in der Rail Cargo Group betragen rd. TEUR 109 (Vorjahr: rd. TEUR 90). Es wurden keine (Vorjahr: keine) Bezüge für übrige Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften bezahlt.

d) Zusammensetzung des Vorstandes

Im Geschäftsjahr 2023 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstandes der Rail Cargo Austria AG bestellt:

Dr. Clemens Först	ab 01.01.2017	Vorstandsdirektor/1. Mitglied des Vorstandes
Christoph Grasl, MBA MSc	ab 03.04.2023	Mitglied des Vorstandes
Mag. Mag. Dr.oec.HSG, PhD Bettina Castillo	ab 01.01.2024	Mitglied des Vorstandes
Dr. Imre Kovács	bis 31.12.2023	Mitglied des Vorstandes

e) Zusammensetzung des Aufsichtsrates

Im Geschäftsjahr 2023 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Aufsichtsrats bestellt:

Ing. Mag.(FH) Andreas Matthä	ab 04.07.2016	Vorsitzender
Mag. ^a Andrea Reithmayer	ab 05.06.2020	1. Stellvertreterin des Vorsitzenden
MMag. Dr. Rainer Fussenegger	ab 05.06.2020	2. Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag. ^a Elfriede Baumann	ab 05.06.2020	Mitglied
Mag. ^a Eva Schütz	ab 05.06.2020	Mitglied
Mag. Markus Himmelbauer	ab 03.07.2023	Mitglied
Gerald Trofaier	ab 12.09.2023	Belegschaftsvertreter
Roman Hebenstreit	bis 11.09.2023	Belegschaftsvertreter
Ing. Oliver Schabhüttl	ab 01.10.2023	Belegschaftsvertreter
Norbert Rothbart	bis 30.09.2023	Belegschaftsvertreter
Karin Scheiblehner	ab 01.01.2016	Belegschaftsvertreterin

7.3. Offenlegung gemäß § 277 UGB

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 wird zum Firmenbuch unter FN 248731 g beim Handelsgericht Wien eingereicht. Die RCA AG ist in den Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG einbezogen, der unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht wird.

Wien, am 20. März 2024

Die Vorstandsmitglieder:



@ ELEKTRONISCHE
SIGNATUR

Clemens Johannes Först, 20.03.2024 08:34

Dr. Clemens Först

(Finanzen & Transformation)



@ ELEKTRONISCHE
SIGNATUR

Christoph Grasl, 20.03.2024 08:31

Christoph Grasl, MBA MSc

(Markt & Vertrieb)



@ ELEKTRONISCHE
SIGNATUR

Bettina Castillo, 20.03.2024 08:30

Mag. Mag. Dr.oec.HSG, PhD Bettina Castillo

(Produktion & Instandhaltung)

LAGEBERICHT

der

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft,

Wien

Inhalt

A.	Struktur des Konzerns und Angaben über Beteiligungen und Zweigniederlassungen	3
A.1.	Entwicklung Konzernstruktur	3
B.	Wirtschafts- und Prognosebericht	4
B.1.	Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	4
B 1.1	Globale Wirtschaftsentwicklung	4
B 1.2.	Europäische Wirtschaftsentwicklung	7
B 1.3.	Österreichische Wirtschaftsentwicklung	8
B.1.4.	Rahmenbedingungen und Marktumfeld	11
B.1.5.	Kennzahlen zur Leistungserstellung und Betriebsleistung	16
B.2.	Bericht über Zweigniederlassungen	17
B.3.	Finanzielle und Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	17
B.3.1	Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	17
B.3.2	Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen	17
B.3.3	Personalbericht	18
B.4.	Umweltbericht	19
B.5.	Forschungsbericht	22
B.6.	Sicherheit	26
B.7.	Pünktlichkeit	27
C.	Chancen- und Risikobericht	27
D.	Internes Kontrollsystem	32
E.	Corporate Governance	33
F.	Anmerkungen zum Lagebericht	34
G.	Geldflussrechnung	35

A. Struktur des Konzerns und Angaben über Beteiligungen und Zweigniederlassungen

A.1. Entwicklung Konzernstruktur

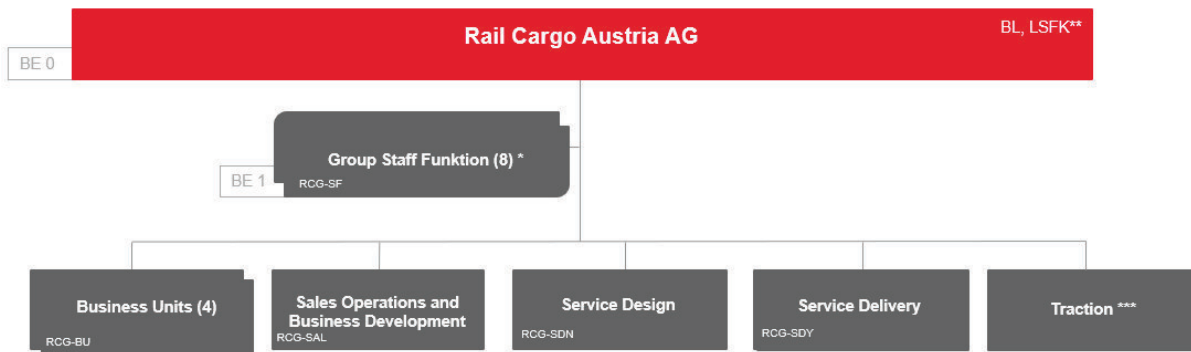
Die Geschäftstätigkeit der Rail Cargo Group (fortan RCG), der Güterverkehrssparte der ÖBB, gliedert sich in die Wertschöpfungsschritte Bahnspedition (Rail Cargo Logistics Gruppe), Intermodaloperator (Rail Cargo Operator Gruppe), EVU / Carrier (Rail Cargo Carrier Gruppe, Rail Cargo Austria AG / ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und Rail Cargo Hungaria Zrt.) und Instandhalter Rollmaterial (ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH). Diesen Geschäftssegmenten sind alle Beteiligungen der RCA zugeordnet und ermöglichen somit durch länderübergreifende Konsolidierungen eine über die legalen Einheiten hinausgehende Berichterstattung und operative Steuerung der einzelnen Geschäftsfelder.

Die RCA fungiert als operative Leitgesellschaft der RCG und ist als solche für die strategische und operative Steuerung des Güterverkehrs der ÖBB zuständig. Gruppenfunktionen mit Synergiepotenzial werden durch die Stäbe der RCA für alle Beteiligungen der Rail Cargo Austria erbracht. Die Zusammenarbeit zwischen der Leitgesellschaft RCA und den Beteiligungen ist durch die Beteiligungsmanagement-Policy geregelt. Gleichzeitig ist die Rail Cargo Austria AG / ÖBB-Produktion GmbH auch das EVU der RCG in Österreich und damit Carrier für die eigenen Bahnspeditionen und Intermodaloperatore.

Die Steuerung der Marktaktivitäten erfolgt länderübergreifend nach Industriesegmenten, die vier Business Units zugeteilt sind. Das Geschäftsmodell der RCA sieht eine enge Verschränkung in allen Vertriebs- und Produktionsaktivitäten mit ihren in- und ausländischen Beteiligungstöchtern vor. Die Kund:innen werden sowohl direkt von der RCA also auch indirekt über die Speditionen und die Intermodal-Operateure des Teilkonzerns bedient, wobei letztere eine Reihe von Zusatzleistungen über die reine Schienengüterverkehrsleistung hinaus erbringen.

Struktur der Rail Cargo Austria AG zum 31.12.2023

Makroorganigramm der Rail Cargo Austria AG

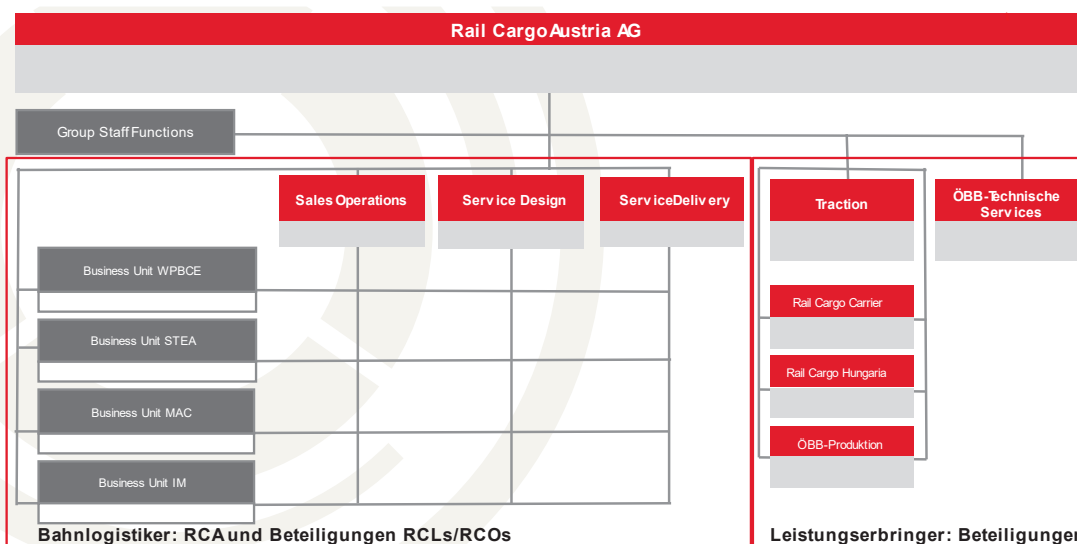


* Compliance: weisungsfrei, direkte Information/Beratung AR

** Die Betriebsleitung unterliegt in Ausübung dieser Rolle keinen Managementanweisungen und hat direkte Berichtslinie an Vorstand/Geschäftsführung für Österreich (§21 EisbG 1957) / disziplinar ist diese der Leitung Operational Safety zugeordnet.

Die LSFK ist gemäß § 83(7) ASchG unmittelbar dem Vorstand unterstellt und ist fachlich weisungsfrei | disziplinar der Leitung Human Resources zugeordnet

*** Traction (vormals PDA): Neu seit 01.11.2021, Kompetenzerweiterung und Namensänderung mit 01.04.2022



B. Wirtschafts- und Prognosebericht

B.1. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

B.1.1 Globale Wirtschaftsentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2023 war geprägt von der Erholung nach der COVID-19-Pandemie sowie den Folgen des Krieges in der Ukraine. Vor allem letzterer hatte im Jahr 2022 massive Steigerungen der Energie-, Rohstoff- und Lebensmittelpreise ausgelöst und zu hohen Inflationsraten und konjunkturellen Verwerfungen geführt. Auf diesen Preisanstieg hatten die Notenbanken, allen voran FED und EZB, mit drastischen Zinserhöhungen bis ins Jahr 2023 hinein reagiert, um die Nachfrage abzukühlen und damit die Inflation zu bremsen.

Vor diesem Hintergrund zeigte sich die Weltwirtschaft 2023 mit einem Wachstum des globalen BIP von 3,0% erstaunlich resilient. Für 2024 wird ein Wachstum von 2,9% vorhergesagt. Allerdings liegen die Wachstumsraten damit noch unter dem Prä-COVID-19-Durchschnitt von 3,8% (2000-2019).¹

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage		2022	2023	2024
Bruttoinlandsprodukt, real	Eurozone	3,3	0,7	1,2
	USA	2,1	2,1	1,5
	China	3,0	5,0	4,2
	Welt	3,5	3,0	2,9
Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real		5,1	0,9	3,5
Wertschöpfung Industrieproduktion, real		2,4	1,4	2,4
Verbraucherpreise	Industrieländer	5,4	4,0	2,8
	Entwicklungs- / Schwellenländer	9,8	8,5	7,8
Rohölpreis (in USD)		39,2	-16,5	-0,7
Rohstoffpreis (in USD)		7,9	-6,3	-2,7

Quelle: IWF, Oxford Economics.

Ein Eckpfeiler der globalen Konjunktur war das Wachstum in den USA, das mit 2,1% stärker als erwartet ausfiel. Ein „Shutdown“ der Verwaltung durch Erreichen der Schuldenobergrenze im 1. Halbjahr 2023 konnte vermieden werden. Die im Vergleich zur Eurozone frühzeitige Straffung der Geldpolitik sorgte für eine Rückführung der Inflation, ohne dass die

¹ IWF.

USA in eine Rezession rutschten. Die Arbeitslosenrate befand sich mit 3,7% im Dezember 2023 weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau, wobei der akute Arbeitskräftemangel, der 2022 noch für einen starken Preisdruck gesorgt hatte, nachließ.²

Die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft verlief im vergangenen Jahr hingegen weniger positiv. Nach der Insolvenz des Konzerns Evergrande im August 2023 befand sich die Immobilienwirtschaft, früher einer der Haupttreiber des Wachstums in China, auf Talfahrt. Deflationäre Tendenzen und eine hohe Jugendarbeitslosigkeit dämpfen den Ausblick, das Vertrauen der Verbraucher:innen in die chinesische Wirtschaft ist stark gesunken. Jährliche Wachstumsraten über 6,0%, wie sie vor der Pandemie üblich waren, scheinen mittelfristig unerreichbar. Dies hat auch Implikationen für die Entwicklung des Warenhandels mit dem fernen Osten.³

Im internationalen Warenhandel war 2023 mehrheitlich von einer Entspannung geprägt. Nach den turbulenten Pandemie-jahren mit wochenlangen Warteschlangen vor Häfen, Havarie im Suezkanal und Containerknappheit kehrte der Seehandelsverkehr im Jahresverlauf zurück zur Normalität. Der CCFI-Index, der Containerfrachtraten von und nach China misst, lag 2023 im Durchschnitt der Monatsendwerte bei 933 Indexpunkten – ein Minus von 65,4% gegenüber 2022. Der Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) lag zwischen Februar und Ende 2023 bei einem Wert unter oder marginal über 0, was keine signifikanten Lieferkettenstörungen im Welthandel bedeutet.⁴ Allerdings sorgten zu Jahresende 2023 Angriffe auf Frachtschiffe im Roten Meer zu großräumigen Umleitungen und einem erneut deutlichen Anstieg der Spotraten.⁵

²FRED, J.P.Morgan.

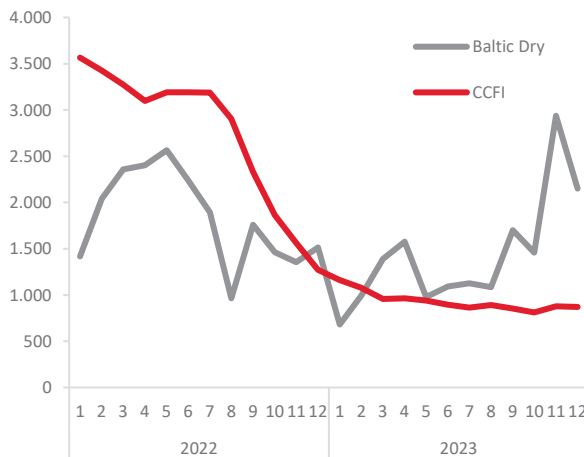
³FRED, der Standard, DW.

⁴New York Fed.

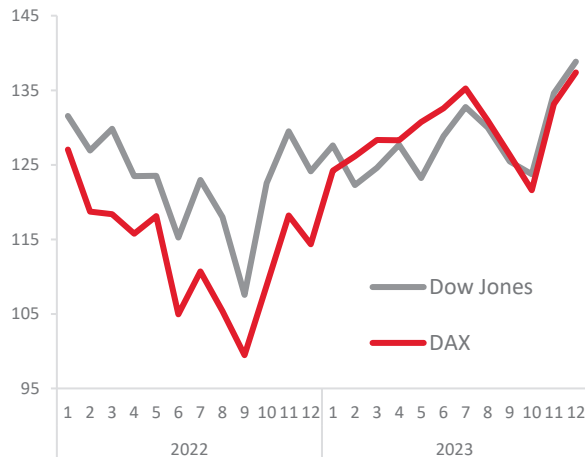
⁵Die Presse

Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

Preisentwicklung für Rohstoff- und Containertransporte
Baltic Dry und CCFI-Indizes



DAX und Dow Jones (Index 2020=100)
(Indexpunkte)



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

Die Entwicklung auf den Energiemärkten verlief 2023 turbulent. War insgesamt eine Entspannung zu beobachten, insbesondere bei den Gaspreisen, sorgte am Ölmarkt das Commitment des Kartells OPEC+, die Fördermengen zu reduzieren, zwischenzeitlich wieder für einen signifikanten Preisanstieg. Nach einem relativ niedrigen Ölpreis (Brent) zwischen 70 und 80 Dollar pro Barrel im Juni 2023 stiegen die Preise bis Ende des 3. Quartals 2023 auf über 95 Dollar. Bis zum Jahresende kam es trotz der Unruhen im Nahen Osten jedoch wieder zu einem Rückgang auf unter 80 Dollar je Barrel. Der weltweite Erdgaspreis pro MMBtu (Million British Thermal Units) bewegte sich zwischen knapp unter 10 Dollar im Sommer 2023 und 20 Dollar zum Ende des Jahres 2023. Damit lag der Preis zwar deutlich über dem Niveau vor 2022, es ist aber auch eindeutige Entspannung zum Erdgaskrisenjahr 2022 – mit Zwischenhochs von bis zu 70 Dollar – erkennbar.⁶

Die Finanzmärkte zeigten sich von den turbulenten Entwicklungen der Realwirtschaft weitgehend unberührt. So blieben trotz der zum Teil deutlichen Zinsschritte der Notenbanken die Realzinsen angesichts der hohen Inflationsraten weiterhin negativ. Die Verluste der wichtigsten Aktienindizes im Zuge der Ukraine-Krise wurden im Jahr 2023 mehr als wettgemacht, positive Aussichten für die Weltwirtschaft und das Zinsniveau sowie eine boomende Technologiebranche in Amerika führten zu einem Allzeithoch von DAX und Dow Jones im Dezember 2023.⁷

Die fiskalische Situation vieler Staaten bleibt angespannt. Einerseits reduzierte die starke Inflation die Schuldenquoten in vielen Ländern erheblich. Die Leitzinsen erhöhen jedoch mittelfristig die Kosten des Schuldendienstes deutlich. Die weltweite Staatsschuldenquote tendiert bis 2025 zu knapp unter 10% des BIP. Der IWF schätzt, dass Staaten mit niedrigen und mittleren Einkommen bis 2027 im Durchschnitt 10% ihrer Steuerbasis für Zinsen aufwenden werden müssen. Dazu kommen die Herausforderungen der Grünen Transformation, die weltweit große Investments verlangt.

Der Ausblick für die nahe Zukunft ist verhalten positiv. Das Ziel einer „weichen Landung“, bei der die Inflation auf den Normalwert sinkt, ohne dass die Weltwirtschaft in eine Rezession schlittert, scheint erreicht. Abwärtsrisiken für die nächsten Jahre kommen vor allem aus China. Das Risiko einer Finanzkrise im Stil des Jahres 2008 besteht weiterhin. Eine solche hätte weitreichende Auswirkungen auf die weltweite Nachfrage nach Gütern. Darüber hinaus ist infolge der angespannten geopolitischen Situation (Krieg in der Ukraine, hegemoniale Bestrebungen Chinas, Spannungen im Nahen Osten) das Risiko von Rohstoffpreisschwankungen wieder gestiegen. Sollten sich diese Risiken nicht manifestieren, stehen die Zeichen der Weltwirtschaft auf Wachstum.

⁶ Tagesschau

⁷ FAZ, CBS

B 1.2. Europäische Wirtschaftsentwicklung

Ähnlich wie die Weltwirtschaft erwies sich auch die europäische Wirtschaft im Jahr 2023 überraschend resilient. Zwar war die Binnennachfrage insbesondere beim Privatkonsum aufgrund der hohen Inflation eher schwach. Jedoch kamen vom außergewöhnlich starken Arbeitsmarkt und den sinkenden Energiepreisen positive Impulse. Als Folge der geldpolitischen Straffung gingen auch die Kreditvergabe und damit einhergehend die Investitionen zurück. Insgesamt lag das Wirtschaftswachstum in der EU nach aktuellem Stand 2023 bei 0,6%. Für 2024 wird ein Wachstum knapp über 1,0% erwartet. Tendenziell ist eine Umkehr des Trends der Prä-COVID-19-Jahre zu erkennen. Die erwarteten Wachstumsraten sind in süd-europäischen Ländern wie Spanien und Griechenland höher als beispielsweise in Deutschland und Österreich.

Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten der RCG 2022 bis 2024 (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

	Bruttoinlandsprodukt			Industrieproduktion		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Österreich	4,8	-0,5	0,3	6,8	-0,6	-0,3
Ungarn	4,6	-1,0	2,4	6,0	-5,1	3,4
Deutschland	1,9	-0,2	0,1	-0,4	-0,8	0,1
Italien	3,9	0,7	0,6	0,4	-2,3	1,2
Rumänien	4,2	2,3	3,2	-2,0	-4,4	2,7
Tschechien	2,4	-0,5	0,8	2,7	-0,8	0,8
Slowenien	5,7	1,7	2,0	1,2	0,0	3,4
Bulgarien	3,8	1,7	1,6	12,8	-8,6	3,2
Kroatien	6,3	2,8	1,2	1,6	0,4	1,7
Slowakei	1,7	0,5	1,1	-3,8	-0,9	0,9
Polen	5,6	0,3	2,6	10,9	-2,0	0,9
Griechenland	5,9	2,1	1,1	2,3	1,3	1,2
Serbien	2,3	2,0	3,0	-0,8	0,3	4,5

Quelle: Statistik Austria, Oxford Economics, WIFO, Weltbank.

Die europäische Wirtschaft 2023 war weiterhin mit hohen Inflationsraten konfrontiert. Die restriktive Geldpolitik seitens der EZB und den anderen Zentralbanken in der EU trägt jedoch Früchte. In der Eurozone sank die Inflationsrate (laut HVPI) deutlich von 8,4% auf 5,6%. In den europäischen Ländern außerhalb der Eurozone war die Inflation teilweise noch höher. Beispielsweise lag die durchschnittliche Inflation in Ungarn und Polen noch bei 17,2% bzw. 11,1%. Ursprünglich kam die Inflation zu einem Gutteil von den hohen Energiepreisen, mittlerweile ist es jedoch ein deutlich breiterer Teil des Warenkorb, der die Inflation treibt. So betrug die Kerninflation (ohne Energie, Lebensmittel, Alkohol und Tabak) in der Eurozone im Kalenderjahr 2023 5,1%. Als Reaktion auf die hohe Inflation wurde der EZB-Leitzins weiter schrittweise von 2,5% zu Jahresbeginn auf 4,5% ab September 2023 erhöht. Der Markt erwartet jedoch, dass der aktuelle Zinssatz von 4,5% nicht überschritten wird. Mit einem Abkühlen der Inflation sind aber eventuell schon ab der Mitte des Jahres 2024 Zinsschritte nach unten möglich.⁸

Das Schreckensszenario Gasknappheit im Winter 2022 / 23 infolge des Ukrainekrieges realisierte sich nicht. Ein milder Winter sowie Energiesparmaßnahmen in Europa drosselten den Gasverbrauch zwischen August 2022 und Jänner 2023 um 19% gegenüber derselben Periode im vorhergehenden Jahr. Darüber hinaus wurde der Import aus anderen Ländern (wie z. B. die USA und Katar) auf dem Seeweg verstärkt – Russland bleibt jedoch mittelfristig eine wichtige Gasquelle in Europa. Aufgrund des Merit-Order-Systems schlugen sich die weltweit hohen Gaspreise auf die Strompreise in weiten Teilen Europas nieder. So lag der deutsche Strompreis für Nicht Haushalte im 1. Halbjahr 2023 um 138,0% über dem Wert im 1. Halbjahr 2021. Zwar lag der Strompreis in der 2. Jahreshälfte 2023 deutlich unter dem Krisenniveau im Winter 2022 / 23, jedoch gehen die Märkte von einem mittelfristig anhaltend höheren Strom- und Gaspreis in Europa aus.⁹

Die hohen Energiepreise und die gestiegenen Finanzierungskosten schlugen sich auch in der Industriekonjunktur nieder. Die Industrieproduktion in der Eurozone ging im Jahr 2023 um 1% zurück. Besonders heftig traf es die energieintensiven Branchen wie Holz-, Papier- und Chemie, in denen die Wertschöpfung real um 7% bis 10% zurückging. Der Ausreißer unter den Industriebranchen ist die Autoindustrie, die 2023 im Vergleich zum Vorjahr eine 11% höhere Wertschöpfung erzielte, damit aber trotzdem noch unter dem Vorkrisenniveau von 2019 lag. Die Industrie strauchelt insbesondere bei den beiden größten Handelspartnern Österreichs, Deutschland und Italien. Die deutsche Industrie hat sich seit 2019 signifikant schlechter als der Eurozonenschnitt entwickelt und konnte auch 2023 nicht den realen Vorkrisen-Output erreichen. In Italien ging der industrielle Output 2023 um 2,3% zurück.¹⁰

⁸ Europäische Kommission, EZB.

⁹ Tagesschau, destatis, Oxford Economics.

¹⁰ Oxford Economics, Europäische Kommission.

Äußerst heterogen verläuft auch die Konjunktur in den Mittel-, Ost- und südosteuropäischen Ländern. Im Zuge der Abkühlung der Industriekonjunktur rutschten Länder wie Tschechien und Ungarn in die Rezession, während Tourismationsnationen wie Griechenland und Kroatien vom robusten Reiseverhalten profitierten. Für 2024 werden für die Staaten der RCG-Kernmärkte wieder durchgängig positive Wachstumsraten, teilweise über 2,0%, erwartet. Insgesamt bleibt die positive Entwicklung Südosteuropas auch ein Lichtblick für Österreichs Wirtschaft.¹¹

Auch in Europa ist die Situation der Staatsfinanzen in doppelter Hinsicht angespannt. Ausgabenseitig waren die Hilfsprogramme im Zuge der COVID-19-Pandemie und der Energiepreiskrise sehr kostspielig, was in den letzten Jahren zu hohen Budgetdefiziten führte. Andererseits sorgte die hohe Inflation für eine fallende Schuldenquote. So lag der Bruttoschuldenstand der Staaten der Eurozone 2023 mit ca. 89,6% des BIP knapp unter dem Vorjahreswert, aber weiterhin deutlich über dem Wert des Jahres 2019. Explodiert sind zudem die laufenden Kosten des Schuldendienstes durch die gestiegenen Zinsen. Das schränkt die wirtschaftspolitischen Spielräume mittelfristig stark ein.¹²

Die mittelfristige Perspektive für die europäische Wirtschaft ist stabil. In ihrer Prognose geht die EU-Kommission davon aus, dass die restriktive Notenbankpolitik ihre Wirkung nicht verfehlt und die aktuell noch hohen Inflationsraten nicht von Dauer sein werden. Durch den weiterhin robusten Arbeitsmarkt und die steigenden Realeinkommen ist 2024 in der EU ein reales Wirtschaftswachstum von über einem Prozent möglich. Einen großen Risikofaktor stellen auch hier die zahlreichen weltweiten geopolitischen Spannungen und Krisen dar. Darüber hinaus zeigen Extremwittersituation wie die Hitzewelle in Süditalien im Juli oder die Hochwässer in Slowenien und Südösterreich im August 2023 ein gestiegenes klimatisches Risiko auch für die Konjunktorentwicklung auf.¹³

B 1.3. Österreichische Wirtschaftsentwicklung

Die Phase des rasanten Aufschwungs nach dem pandemiebedingten Einbruch der COVID-19-Jahre ist im Jahr 2023 zu einem abrupten Ende gekommen. Nach einem Plus von 4,8% im Jahr 2022 ist das BIP 2023 um 0,8% zurückgegangen. Bereits zu Jahresende 2022 zeichnete sich angesichts hoher Inflationsraten und einer Abschwächung des globalen Wirtschafts- und Handelsumfeldes eine Abkühlung der Konjunktur in Österreich ab.¹⁴ Angesichts voller Auftragsbücher in der Industrie sowie positiver Wachstumsbeiträge aus Nettoexporten und Privatkonsum erwies sich die österreichische Wirtschaft zu Jahresanfang allerdings noch vergleichsweise resilient. Im 1. Quartal 2023 konnte noch ein BIP-Wachstum von 1,9% im Vergleich zur Vorjahresperiode erzielt werden. Ab dem 2. Quartal 2023 drehte die Entwicklung jedoch deutlich ins Negative.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2022	2023	2024
Bruttoinlandsprodukt, real		4,8	-0,8	0,9
Industrieproduktion		6,8	-0,6	-0,3
Warenexporte		7,1	1,9	2,2
Warenimporte	Veränderung in %	5,1	-2,8	2,5
Bruttoanlageinvestitionen, real		0,1	-2,0	-1,0
Private Konsumausgaben, real		5,7	0,0	1,6
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		8,6	7,8	4,0
Maastricht-Defizit	in % des BIP	-3,5	-2,3	-2,4
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	6,3	6,4	6,4

Quelle: Statistik Austria, WIFO, Oxford Economics.

¹¹ WIIW, Oxford Economics.

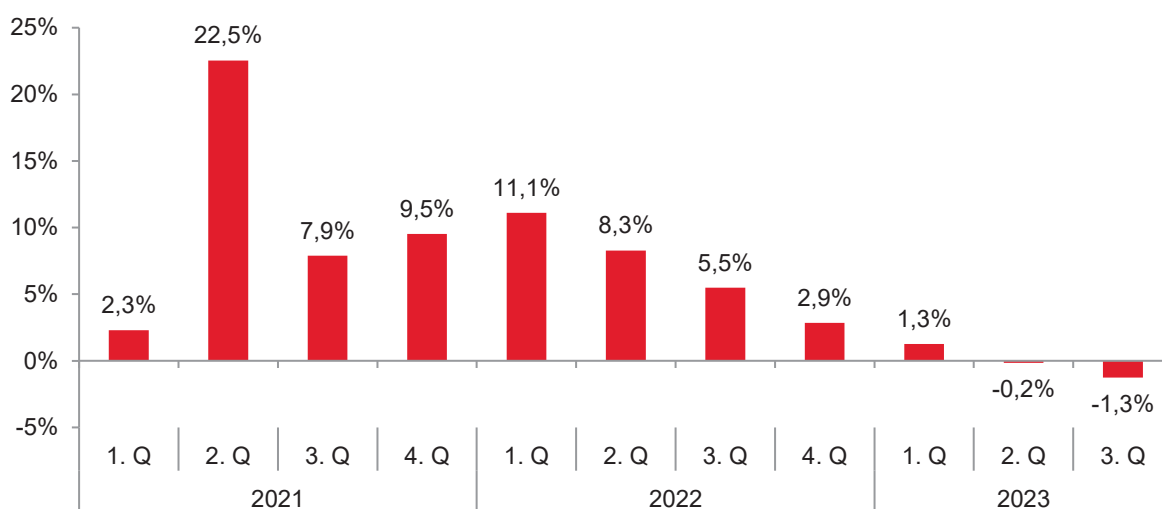
¹² IWF, Handelsblatt.

¹³ Europäische Kommission.

¹⁴ OeNB.

Verantwortlich für diese Entwicklung war vor allem der Einbruch in der Industrie und der Bauwirtschaft. So befand sich die Sachgütererzeugung ab dem 2. Quartal 2023 in einer Rezession, die sich bis zum Jahresende hin weiter verstärkte. Eine wesentliche Ursache dafür war der Abbau der Vorsichtsläger an Vorratsgütern, die aufgrund der multiplen Krisen der jüngeren Vergangenheit entstanden waren. Dieser Lagerabbau führte zu einem Einbruch der Nachfrage nach Vorleistungsgütern und Endprodukten.¹⁵ Die Nachlaufeffekte der Energiepreiskrise machten zudem vor allem energieintensiven Branchen wie der Papierindustrie schwer zu schaffen.¹⁶ Auch das Investitionsklima hat sich merklich eingetrübt. Besonders betroffen ist der Bausektor. Hier wirkte sich vor allem das verschlechterte Finanzierungsumfeld negativ aus.¹⁷

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



Quelle: Statistik Austria.

Positive Wachstumsimpulse kamen hauptsächlich vom Außenhandel. Dies betrifft sowohl Waren- als auch Dienstleistungsexporte, letztere insbesondere im Bereich des Tourismus. Der private Konsum stagnierte hingegen 2023 angesichts der weiterhin überhöhten Inflation. So verzeichnete der Handel ein Minus während die Nachfrage nach Dienstleistungen zumindest leicht positiv blieb.

Die Inflation blieb mit 7,9% im Jahresmittel deutlich überhöht, sowohl in Bezug auf das EZB-Ziel von 2,0% als auch im Vergleich zum Durchschnitt der Eurozonenstaaten. Zwar gingen die Energiepreise im Gesamtjahresvergleich zurück, jedoch erwies sich die sogenannte Kerninflation (ohne Energie und Nahrungsmittel) als persistent. Die Arbeitslosigkeit blieb trotz Rezession im Vergleich zu den Vorjahren auf niedrigem Niveau. Aus Sorge um den Fachkräftemangel setzen viele Unternehmen trotz angespannter Auftragslage auf „Labour Hoarding“, also den Verzicht auf konjunkturbedingten Personalabbau.

¹⁵ WIFO.

¹⁶ Bank Austria.

¹⁷ WIFO.

2024 ist zwar mit einer Rückkehr auf den Wachstumspfad zu rechnen, getragen vor allem von einer deutlichen Erholung des Privatkonsums. So sollten Lohnabschlüsse im Bereich der rollierenden Inflation ab 2024 für eine Steigerung der Nettoallöhne sorgen. Die Industrie, insbesondere die Bauwirtschaft, dürfte jedoch jedenfalls ein weiteres Rezessionsjahr vor sich haben. Im Bereich der Sachgütererzeugung ist frühestens ab der zweiten Jahreshälfte 2024 mit einer Rückkehr auf den Wachstumspfad zu rechnen.¹⁸

Die günstige Arbeitsmarktlage und das Auslaufen der meisten COVID-19-Hilfen verbesserten bereits 2022 die Finanzierungslage des Staatshaushalts. Einnahmenseitig profitierte dieser auch von gestiegenen Steuereinnahmen durch die hohe Inflation. Dämpfend wirkten hingegen die zahlreichen Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Abfederung von Energiepreisanstieg und allgemeiner Inflation sowie die gestiegenen Finanzierungskosten durch die Leitzinsentwicklung. Insgesamt wird für 2023 mit einem Rückgang der Staatsneuerschuldung auf ein Niveau unter der Maastricht-Obergrenze von 3,0% des BIP gerechnet. Dieses Defizit soll vorbehaltlich neuer Inflationsausgleichsmaßnahmen 2024 weiter sinken.¹⁹

¹⁸ WIFO.

¹⁹ BMF.

B.1.4. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

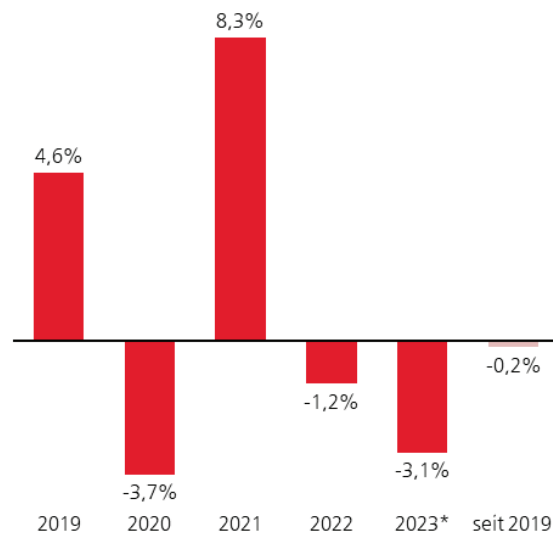
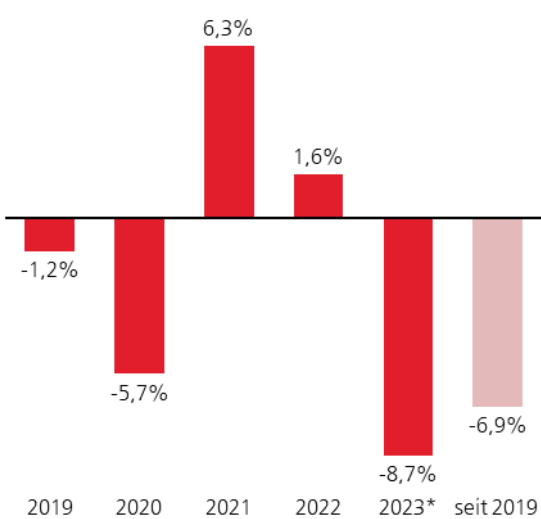


Der Modalanteil der Schiene in Österreich ging im Jahr 2023 dem langjährigen Trend entsprechend abermals deutlich zurück und dürfte laut aktuellen Schätzungen bei 27,1% liegen. Nach der leichten Verbesserung des Schienen-Modalanteils im Jahr 2022 bedeutet das aktuelle Ergebnis ein neues historisches Tief. Lag der Entwicklung der Schiene letztes Jahr noch leicht im Plus, standen die Zeichen im Jahr 2023 auf Abschwung. Konjunkturbedingt ging die Transportleistung 2023 sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße mit -8,7% bzw. -3,1% deutlich zurück.

Entwicklung der Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)

Straßengüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)



*Vorläufige Schätzung

Quelle: Statistik Austria, ASFINAG, eigene Berechnungen

Nach dem starken Anstieg im Vorjahr waren die Straßentransportpreise 2023 in Europa wieder rückläufig. Trotz der weiterhin hohen Inflation ging der Transporeon-Frachtratenindex im Vergleich zum Peak des Sommers 2022 um über 3% zurück. Im Gesamtjahr 2023 lagen die Frachtraten jedoch noch immer deutlich über dem Vorkrisenniveau. Hauptgrund für den deutlichen Rückgang der Frachtraten ist die schwache allgemeine Konjunktur in Europa und ein dadurch entstehender Mismatch zwischen freier Transportkapazität und Transportbedarf.²⁰ Die Entspannung bei Kapazitäten und Frachtraten konnte den Abschwung der Transportleistung jedoch auch auf der Straße nicht aufhalten.

Der Schienengüterverkehr hatte im Jahr 2023 ebenfalls zu kämpfen. Insbesondere im zweiten Quartal war der Einbruch mit 10 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum besonders stark, wenngleich die Entwicklung in den anderen Quartalen nicht viel besser verlief.²¹ Einerseits dämpfte die schwache Konjunktur die Transportnachfrage insgesamt. Andererseits stieg der Kostendruck im Vergleich zur Straße durch gestiegene Bahnstrompreise weiter an während beim Dieselpreis zwischenzeitlich wieder eine Erholung einsetzte. Die für 2024 geplante drastische Erhöhung der Stornogebühren für Trassen in Deutschland ist für den Schienengüterverkehr ebenfalls keine förderliche Maßnahme.²²

Besonders im kombinierten Verkehr ist die Lage prekär. Auf zweistellige Transportleistungsverluste 2022 folgten in den ersten drei Quartalen 2023 jeweils weitere Rückgänge von ca. 15% gegenüber der Vorjahresperiode.²³ Verantwortlich dafür war vor allem Abkühlung im globalen Seecontainerhandel und damit des Hafenhinterlandverkehrs, einer wichtigen Quelle für den kombinierten Verkehr. Denn auch am Schiffsverkehrsmarkt trafen viele freie Kapazitäten auf nur unzureichende Nachfrage, insbesondere an den europäischen Nordseehäfen.²⁴

Auch die sogenannte „Neue Seidenstraße“ erlebte nach Jahren des Hochlaufs zwischen Europa und Asien einen drastischen Einbruch. Aufgrund des Ukrainekriegs verschoben sich die Verkehrsströme zuletzt von der Nordroute über Russland hin zum sogenannten „mittleren Korridor“ über die Türkei und Aserbaidschan. Auf dieser Route durch den Kaukasus sind zwar eindeutige Anstiege der Frachtmenge erkennbar, sie wird aber dennoch auf absehbare Zeit ein Nischenmarkt bleiben.²⁵ Kapazitätsmängel und andere operationelle Gründe sorgen am Mittelkorridor für lange Laufzeiten im Vergleich zur Route über Russland.

Auch die infrastrukturelle Verfügbarkeit machte dem Schienengüterverkehr 2023 zu schaffen. Die Bahn über den Brenner, die einen der wichtigsten Güterkorridore für den Transit durch Österreich darstellt, war im August 2023 für drei Wochen gesperrt. Gleichzeitig war aufgrund eines Unfalls im Gotthardbasistunnel eine andere zentrale Alpenquerung für den Zugverkehr gesperrt. In Slowenien sowie im Süden Österreichs resultierten Unwetter und Überschwemmungen im August 2023 ebenfalls in Streckensperrungen für den Eisenbahnverkehr (siehe nachfolgender Abschnitt „Infrastruktur“).

Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen bleiben herausfordernd. Einerseits ist durch den Klimawandel von einer Häufung von Extremwetterereignissen auszugehen, andererseits benötigen viele zentrale Eisenbahnkorridore aufwendige Reparaturen. Beispielsweise sieht der deutsche Schienensanierungsplan für die kommenden Jahre mehrmonatige Komplettsperren wichtiger Hauptstrecken vor. Mit dem Tauerntunnel ist 2024 / 2025 auch eine zentrale Bahnalpenquerung für acht Monate gesperrt. Derartige Streckensperrungen können in der Regel nur teilweise durch Umleitungen auf der Schiene abgefangen werden und haben oft nachhaltige Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr.²⁶

²⁰ Transporeon Insights, Verkehrsrundschau.

²¹ Statistik Austria, ASFINAG.

²² Rail Business.

²³ UIRR.

²⁴ DVZ.

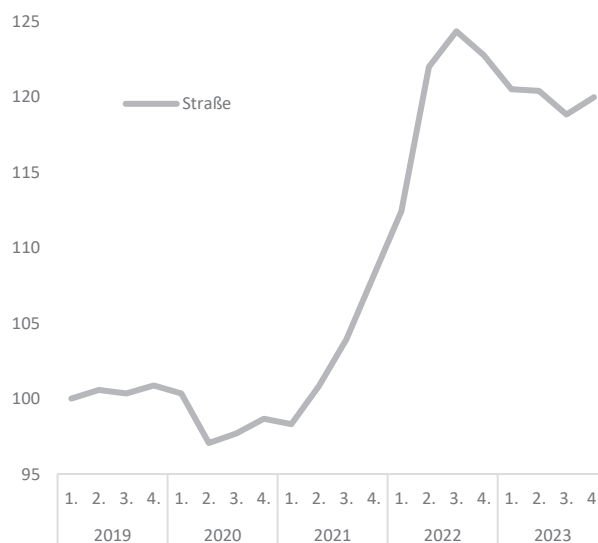
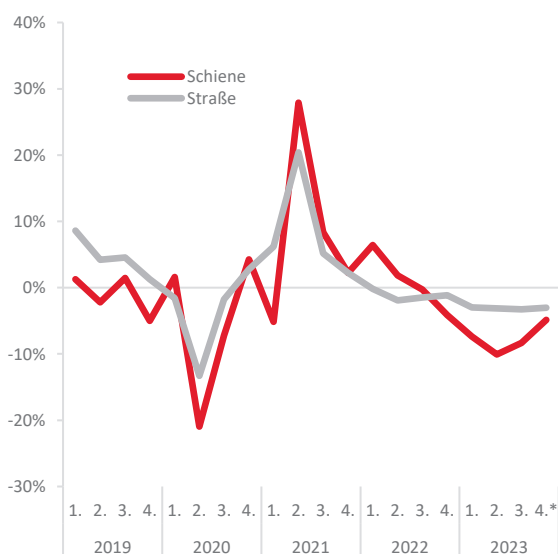
²⁵ DVZ.

²⁶ Tagesschau.

Entwicklung von Gütertransportleistung und -preisen in Österreich

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

Straßentransportpreise
(Index Q1 2019 = 100)



*Vorläufige Schätzung.

Quelle: Statistik Austria, ASFINAG, eigene Berechnungen.

Das Bild der letzten Jahre im intramodalen Wettbewerb bleibt dasselbe. Der Marktanteil der RCA an der produktionellen Schienengütertransportleistung sank im Jahr 2022 um 2,6 Prozentpunkte auf 60,8%. Weiterhin bleibt die RCA Platzhirsch im Einzelwagenverkehr und verliert Marktanteile fast ausschließlich im Ganzzugverkehr. Der Marktanteil der Mitbewerber im Ganzzugverkehr lag 2022 auf einem Allzeithoch von 56%.²⁷

Auch bei anderen großen Playern am europäischen Schienengüterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2023 ein Rückgang zu erkennen. Betrachtet man bereits verfügbare Halbjahreszahlen, zeigt sich jedoch ein uneinheitliches Bild. Die großen Staatsbahnen Mittel-Osteuropas konnten die hohen Aufkommen von 2022 im 1. Halbjahr 2023 nicht halten. Das Transportaufkommen der tschechischen ČD Cargo fiel um 5% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bei der polnischen PKP Cargo brachen Mengen und Transportleistung um 18% bzw. 13% ein. Auch bei der DB Cargo gingen Transportaufkommen und -leistung um 10% bzw. 11% zurück. Lediglich die Gütersparte der Schweizer Bundesbahn konnte ihre Kennzahlen stabil halten. Eine starke Performance im Ausland konnte den Nachfrageeinbruch im Inland fast ausgleichen, unterm Strich fiel die Transportleistung um lediglich 1%.²⁸

Energiepreise bleiben Herausforderung für den Öffentlichen Verkehr

Die Energiepreise waren auch im abgelaufenen Jahr eine große Herausforderung für alle im Bahnverkehr tätigen Unternehmen. Um dem Ziel der Selbstversorgung näher zu kommen und damit die Unabhängigkeit des Unternehmens auszubauen, setzten sich die ÖBB im abgelaufenen Jahr sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene dafür ein, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau erneuerbarer Energie zu verbessern und Förderungen zum Ausgleich der hohen Energiepreise analog zur energieintensiven Schwerindustrie auch für den Verkehrssektor zugänglich zu machen.

Parallel dazu präsentierten die ÖBB ein aktualisiertes Ausbauprogramm für Erneuerbare Energie. Insgesamt wird das Unternehmen bis 2030 demnach rd. 1,6 Mrd. EUR in den Bau von Wasserkraftwerken, Windkraftanlagen und Photovoltaik investieren, um die Eigenproduktion von betriebsnotwendigem Strom – inklusive der Zulieferung von fixen Partnerkraftwerken – auf rd. 80% zu steigern. Das Unternehmen reagierte damit nicht nur auf die immer stärker werdende Nachfrage nach

²⁷ Unwetterzentrale, Schienen-Control.

²⁸ DB, SBB, ČD, PKP.

Grünstrom am Markt, sondern auch auf den perspektivisch steigenden Strombedarf durch die notwendige Ausweitung des Zugangebots.

Schienengüterverkehrssektor enorm unter Druck

Der Schienengüterverkehr gerät nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa immer stärker unter Druck. Die Gründe dafür reichen von den bereits angesprochen gestiegenen Energiepreisen bis zur schwächelnden Weltwirtschaft, die zu einem deutlichen Rückgang der Gesamttransportmengen geführt hat. Die daraus resultierende Steigerung der Faktorkosten im Schienengüterverkehr bei gleichzeitig vorhandenen Überkapazitäten auf der Straße hat im abgelaufenen Jahr zu einer Rückverlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße geführt. Ein Trend, dem die ÖBB mit einem Arbeitsschwerpunkt Güterverkehr entgegengewirkt haben.

Im Zuge dieses Schwerpunkts wurden in Zusammenarbeit mit lokalen Stakeholder:innen in mehreren Bundesländern Güterverkehrstage veranstaltet. In Workshops mit Unternehmen wurden dabei Möglichkeiten der generellen Transportverlagerung auf die Schiene ebenso aufgezeigt, wie die Umsetzung des Abfallwirtschaftsgesetzes (AWG) diskutiert. Parallel dazu wurden mit den zuständigen Landstellen gemeinsame Förderprogramme – beispielsweise für Anschlussbahnen - evaluiert.

Auf internationaler Ebene konnten die ÖBB Ungarn das Budget für die Beihilfe zum Einzelwagenverkehr (EWW) für das Jahr 2023 absichern. Zudem wurde eine CEF-Einreichung für die Verbesserung der Infrastruktur rund um die Terminals Zahony und Chop vorbereitet.

Mitarbeiter:innen dringend gesucht!

Die ÖBB suchen – wie viele andere heimische Unternehmen auch – Mitarbeiter:innen. Verstärkt wird der Bedarf des Unternehmens noch zusätzlich durch einen aktuellen Generationenwandel aufgrund einer Pensionierungswelle. Die ÖBB setzten demnach beim Forum Alpbach 2023 den Themenschwerpunkt „Arbeitsmarkt“. In Stakeholder-Veranstaltungen, einem Workshop sowie Diskussionsveranstaltungen wurden viele Facetten des Fokusthemas beleuchtet, und es wurde nach Lösungsansätzen gesucht. Erläutert wurden zentrale Fragen wie „Was müssen wir machen, um mehr Frauen für den Arbeitsmarkt zu mobilisieren?“, „Welche Möglichkeiten müssen wir schaffen, um ältere Kolleg:innen länger im Job zu halten?“ oder „Wie können wir die Integration von nach Österreich zugewanderten Menschen verbessern?“. Selbstverständlich wurde das Forum Alpbach auch zur Rekrutierung junger Talente genutzt.

Cargo Business Units

Steel/Energy/Automotive (STEA)

Der Bereich Energy/Raw Materials startete solide in das Jahr 2023. Verluste konnten teilweise durch Neumengen kompensiert werden. Allerdings war schon relativ früh erkennbar, dass die steigenden Energie- und Rohstoffpreise das Segment äußerst negativ beeinflussen werden. Vor allem beim Eisenschrott nach Italien kam es zu erheblichen Verlusten. Die Rohstoffströme hatten im Allgemeinen durch gestörte Lieferketten Schwierigkeiten in der Abwicklung, was teilweise zu Engpässen in den diversen Lägern führte. Diese wurden durch Erschwernisse im Logistikprozess und Streckensperren zusätzlich verstärkt. Hauptthema blieb das ganze Jahr die Energiekostensteigerung, die nicht nur zu Produktionskürzungen in ganz Europa, sondern auch zur Abschaltung von Hochöfen führte. Neugewonnene Rohstoffverkehre für ArcelorMittal, Logison können Volumenverluste durch Dunafer Konkurs teilweise entgegenwirken. Die Geschäfte mit Voestalpine konnten trotz eines schwierigen Marktumfeldes auf einem stabilen Niveau gehalten werden.

Der Versand von Stahlprodukten ist besonders im ersten Drittel des Jahres gut im Vergleich zum Vorjahr verlaufen. Sorgen bereiteten Ressourcenengpässe und der LKW als Konkurrenz verstärkte diese Druckpunkte. Der Bezug von Stahlprodukten durch den Automobilsektor blieb hinter den Erwartungen. Ab Mai/Juni war der Einbruch der Stahlindustrie, hauptsächlich durch die Energiethematik getrieben, auch im Rückgang der Transportmengen sichtbar. Die Stahlproduktion innerhalb der EU ist dramatisch gesunken. Diese schwierige Marktsituation stellte den Bereich das gesamte zweite Halbjahr vor große Herausforderungen. Durch verstärkte Verkaufsmaßnahmen konnten Neukunden und Neugeschäfte bei Bestandskunden abgeschlossen werden und damit dem negativen Trend entgegengewirkt werden.

MineralOil/Agrar/Chemicals (MAC)

Das Segment Mineralöl zeigte trotz Umsatzsteigerungen klar die Auswirkung der aktuellen Konjunktur und Energiekrise. Warme Winter- und Übergangsperioden und Einspareffekte in privaten Haushalten führten bei den Produktgruppen Heizöl und Gas zu Mengenrückgängen von ca. 10%. Ein Rückgang war auch bei den Treibstoffmengen auf Grund der verhaltenen Nachfrage der Industrie nach Transportleistungen spürbar. Positiv wirkte sich die vorzeitige Verlängerung langfristiger Verträge mit den Kunden OMV, ENI als auch MOL aus.

Auch wenn die Rübenkampagne in Ungarn wie in Österreich auf einem normalen Niveau verlaufen ist, wäre im Segment Agrar ohne die neuen Verkehre aus der Ukraine der Geschäftsverlauf deutlich hinter jenem der Vorjahre geblieben. Die zusätzlichen Mengen aus der Ukraine wirken sich weiterhin positiv auf Menge und Umsatz aus. Die Güterströme konnten über das Jahr hindurch gegenüber dem Vorjahr auf konstantem Niveau gehalten werden.

Die Chemiebranche wurde am härtesten von der sich abzeichnenden Wirtschaftskrise in Europa getroffen. Der Grund liegt in der hohen Energieabhängigkeit, etwa in der Düngemittelindustrie, wodurch Mengenreduktionen von bis zu 70% zu verzeichnen waren. Positiv wirkt sich eine Mengensteigerung von Italien aus, welche zu einer Optimierung der Kosten bzw. der Ertragsstruktur im Einzelnen geführt hat, als auch Neugeschäfte im AT-Binnenverkehr.

Wood/Paper/Building Materials/Consumer Goods/Environmental Solutions (WPBCE)

Im Segment Holz wirkte sich die gesunkene Nachfrage und der geringere Einschnitt negativ auf die Mengen aus, zusätzlich gab es eine sehr starke LKW-Konkurrenz. Gerade im nationalen Einzelwagenverkehr (EWW) sind die Mengen bei Schnittholz und Platten stark unter dem Vorjahr. Der Rohholz Export/Import war in den ersten beiden Monaten stabil und ist dann eingebrochen, Schnittholz Export/Import ist seit Anfang des Jahres besonders stark rückläufig. Im Segment Papier war die Marktsituation in Europa energiekrisebedingt stark angespannt. Absatzbedingte Schließungen von Papiermaschinen bzw. Produktionsrücknahmen durch Stillstände/Drosselungen, volle Läger und Umstellung auf den LKW wirkten sich in Summe negativ auf die Mengen aus. Dies war besonders im nationalen EWW und im Verkehr von/nach Deutschland und Italien spürbar. Gegen Ende des Jahres konnte jedoch eine Stabilisierung mit leicht ansteigenden Mengen wahrgenommen werden. Im Segment Baustoffe kam es bei Slurry-Verkehren (Zulieferung Papierindustrie) aufgrund der Energiepreise sowie Reduktion im Papiermarkt zu Rückgängen. Das Bauaufkommen für Infrastrukturprojekte stieg im Vergleich zum Vorjahr und hat sich positiv ausgewirkt. Im Segment Consumer Goods gab es Wachstum vor allem konventionell durch Ganzzugsverkehre mit Getränken nach Hamburg, Bremerhaven und Cervignano. Es konnten einige Neugeschäfte im Bereich Multimodal Logistics (MML) gewonnen werden. Im 4. Quartal gab es rückläufige EWW-Mengen aufgrund von Umleitungsverkehren über Deutschland und der Arlbergssperre. Das Jahr 2023 war im Segment Environmental Solutions von der Novelisierung des Abfallwirtschaftsgesetzes und dessen Umsetzung geprägt. Mit 01.01.2023 trat die erste Phase in Kraft, welche vorgesehen hat, dass Abfalltransporte ab 300km und 10ton klimafreundlich transportiert werden müssen. 2023 konnten ca. 200.000 Tonnen vertraglich fixiert und somit langfristig von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Intermodal

Im maritimen Segment gab es ein sehr schwieriges Marktumfeld, dass sich vor allem in Import-Mengeneinbrüchen im Bereich Nordwesthafen sehr negativ ausgewirkt hat. Die Adria Südhafen-Verkehre blieben Großteils stabil. Aufgrund von Baustellen und Umwelteinflüssen war die Strecke von Piräus nach Budapest lange Zeit gesperrt und es kam zu Umleitungen über den Hafen Rijeka.

Das kontinentale Segment hatte mit einer hohen Preis- und Frachtraumkonkurrenz auf der Straße zu kämpfen. Die geplanten Jahresrundläufe auf der Brennerachse konnten nicht erreicht werden. Auch auf der Tauernachse wurde die Anzahl der Rundläufe auf der Strecke Trieste-Wels gegenüber 2022 stark reduziert. Grund hierfür war die schwache Nachfrage aus dem türkischen Markt und niedrige Preise für Straßentransporte, das hat sich auch negativ auf die Verkehre aus der Türkei nach Mitteleuropa ausgewirkt.

Das Segment Eurasia kämpfte aufgrund der geopolitischen Situation rund um den Krieg von Russland in der Ukraine mit geringen Mengen. Es wurde vermehrt in die Entwicklung rund um den Mittelkorridor über Kasachstan und die Türkei investiert. Dadurch eröffnete sich Ende 2023 durch die Krise am Roten Meer eine neue Chance für erhöhte Geschäftsentwicklungen auf dem Mittelkorridor zwischen China über Zentralasien nach Europa.

Im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße – ROLA) musste besonders ab dem zweiten Quartal 2023 ein Rückgang der Mengen auf der Brennerachse verzeichnet werden, der sich im Verlauf des Jahres verfestigt hat. Die Gründe dafür sind einerseits baustellenbedingte Kapazitätseinschränkungen und zum überwiegenden Teil ein rückläufiger Verlagerungsdruck von der Straße auf die Schiene, sowie der Wegfall von Transifahrten durch russische und weißrussische LKWs. Auf der Verbindung zwischen Wels und Maribor konnten die Mengen des Vorjahres jedoch gehalten werden.

B.1.5. Kennzahlen zur Leistungserstellung und Betriebsleistung

1. Erfolgswirtschaftliche Kennzahlen		2023	2022	
Betriebsergebnis (EBIT)	Ergebnis vor Steuern + Zinsen und ähnliche Aufwendungen gem. § 231 Abs. 2 Z 15 bzw. Abs. 3 Z 14 UGB	-37.740	7.871	TEUR
ROS (Umsatzrentabilität)	Betriebsergebnis * 100 / Umsatzerlöse	-3,47	0,76	%
2. Kapitalrentabilitäten				
Eigenkapitalrentabilität	Ergebnis vor Steuern / Eigenkapital am Anfang des GJ (ohne KB)	-12,64	0,62	%
Gesamtkapitalrentabilität / ROI	Betriebsergebnis / Gesamtkapital am Anfang des GJ	-3,32	0,65	%
3. Kennzahlen zur Vermögens- und Finanzanlage				
Nettoverschuldung	verzinsliches Fremdkapital - liquide Mittel	-638.349	-573.442	TEUR
Nettoverschuldungsgrad	Nettoverschuldung / Eigenkapital	196,46	158,54	%
Eigenkapitalquote	Eigenkapital / korrigierte Bilanzsumme	29,44	31,83	%
4. Analyse der Geldflüsse				
EBITDA (Erg. vor Zinsen, Steuern, Abschreibung)	Betriebsergebnis + Jahresabschreibung	-8.015	36.420	TEUR
Netto-Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit		-40.376	31.894	TEUR
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		-23.864	-18.576	TEUR
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		-58.308	-53.543	TEUR
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes		-122.548	-40.225	TEUR
Werte in TEUR		2023	2022	
Umsatzerlöse		1.088.954	1.031.727	
Ergebnis vor Steuern + Zinsen und ähnliche Aufwendungen (EBIT)		-37.740	7.871	
Ergebnis vor Steuern		-45.727	2.208	
Eigenkapital (ohne KB)		324.922	361.700	
Gesamtkapital		1.103.763	1.136.272	

B.2. Bericht über Zweigniederlassungen

Die Rail Cargo Austria AG besitzt keine Zweigniederlassungen.

B.3. Finanzielle und Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

B.3.1 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Umsatzentwicklung

Überblick	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.088,95	1.031,73	57,22	5,55%
Gesamterträge in Mio. EUR	1.118,56	1.065,97	52,59	4,93%
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	682,88	662,92	19,96	3,01%

Nettotonnenentwicklung

Beförderte Tonnen in Mio	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Konventioneller Wagenladungsverkehr	48,8	53,1	-4,3	-8,0%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	11,7	13,8	-2,1	-15,2%
Rollende Landstraße	4,2	5,1	-0,9	-17,6%
Summe	64,8	72,0	-7,3	-10,1%

Sonstige Ergebnisfaktoren

Das Jahr 2023 stand im Zeichen der Auswirkungen des Ukrainekrieges und der Energiekrise.

Insgesamt betrachtet verschlechterte sich das Ergebnis vor Steuern auf EUR -45,73 Mio. (VJ: EUR 2,21 Mio.). Der Jahresfehlbetrag/-überschuss beträgt EUR -36,78 Mio. (VJ: EUR 6,88 Mio.).

Demgegenüber zeigt das Finanzergebnis eine Verbesserung auf EUR 24,98 Mio. (VJ: EUR 2,73 Mio.).

Der Anlagendeckungsgrad verringerte sich 2023 auf 78,04% (VJ: 99,29%). Der Sachanlagenabnutzungsgrad beläuft sich auf 57,17% (VJ: 54,71 %).

Konkrete Auskunft über die Bilanz- und GuV-Effekte werden im Anhang Anlage 3 gegeben.

B.3.2 Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Im Jahr 2023 tätigte die RCA AG Investitionen in Höhe von insgesamt EUR 29,2 Mio.

Diese betreffen im Wesentlichen Investitionen in die Erweiterungen bestehender Abrechnungsprogramme (Digitalisierung) und Anlagen im Bau.

Im Jahr 2023 hat die Rail Cargo Austria AG neue Finanzierungen in Höhe von EUR 60 Mio. abgeschlossen.

B.3.3 Personalbericht

Per Jahresende 2023 beschäftigte die Rail Cargo Austria AG mit insgesamt 1.638 Mitarbeiter:innen (nach Personen) um 1,87% mehr als im Vorjahr. Diese Veränderung resultiert aus dem Aufbau im Bereich Trade Compliance und der Stabstelle Corporate Development & Strategy, sowie im Geschäftsbereich Service Delivery (Multimodal Logistics (MML)).

Mitarbeiterstruktur	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung		FTE -Durchschnitt	FTE- Durchschnitt
			Personen	in %	Ø 2023	Ø 2022
Angestellte und Arbeiter:innen	1082	1012	70	6,92%	1013	910
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	449	490	-41	-8,37%	450	494
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	1531	1502	29	1,93%	1463	1404
Lehrlinge	107	106	1	0,94%	101	102
Gesamt mit Lehrlingen	1638	1608	30	1,87%	1563	1506

Rail Freight Forward (RFF)

Die Rail Cargo Group ist Gründungsmitglied und leitete bis Mai 2023 die Initiative Rail Freight Forward, einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren. Dabei soll das steigende Verkehrsaufkommen von der Straße auf die Schiene verlagert und der Modalanteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 % gesteigert werden.

Dafür sind drei Faktoren notwendig:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen ihre Hausaufgaben machen und in Innovation und Digitalisierung investieren.
2. Es benötigt in Europa eine einheitliche leistungsfähige Schieneninfrastruktur mit fairen Wettbewerbsbedingungen und einer Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene.
3. Verkehrspolitische Rahmenbedingungen sollen darüber hinaus dazu führen, dass Eisenbahnunternehmen europaweit schneller, moderner und kundenzentrierter agieren können.

B.4. Umweltbericht

Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz sind weltweit zentrale Themen in der Ausrichtung von Unternehmensstrategien und Zieldefinitionen geworden. Der sozial-ökologische Wandel bringt nicht nur Herausforderungen, sondern eröffnet vor allem auch Chancen. Das Ziel des ÖBB-Konzerns ist es diese Chancen durch Verknüpfung von erfolgreichem Wirtschaften, ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung zu nutzen. Nachhaltigkeit bedeutet dabei, in Generationen zu denken, nicht nur in Geschäftsjahren. Diesbezüglich spielt der Klimaschutz eine zentrale Rolle für die Wachstumsperspektiven der ÖBB. Als bedeutender Mobilitätsanbieter und Arbeitgeber tragen die ÖBB vielfältige Verantwortung, insbesondere gegenüber künftigen Generationen. Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind dafür wesentliche Handlungsmaximen, die ökologische, ökonomische und soziale Aspekte in den Mittelpunkt des unternehmerischen Handelns stellen.

Mehr erneuerbarer Strom aus eigener Energie

Noch mehr Verkehre vom Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern ist das Ziel der ÖBB. Die Klimavorteile des ÖBB Schienenverkehrs sind vor allem im eingesetzten Traktionsstrom begründet, der seit 2018 zu 100% aus erneuerbaren Energien stammt. Die aktuellen Entwicklungen am Energiemarkt zeigen, dass mehr Unabhängigkeit und Versorgungssicherheit wesentlich sind, um die Verkehre abwickeln zu können. Die im Juni 2023 präsentierte neue Energiestrategie der ÖBB geht genau in diese Richtung. Ziel ist es, in den kommenden Jahren den Eigenversorgungsanteil mit Bahnstrom von derzeit 60% auf 80% zu steigern. Erreicht werden soll dies durch den Ausbau und die Modernisierung ÖBB-eigener Wasser-, Solar- und Windkraftanlagen sowie durch langfristig gebundene Partnerkraftwerke. Zu den derzeit 970 GWh Eigenversorgung bedeutet das zusätzliche 800 GWh mehr Strom aus erneuerbarer Energie. Um die Ziele der Energiestrategie umzusetzen und dem Konzern mehr Unabhängigkeit zu verschaffen, investieren die ÖBB rd. 1,6 Mrd. EUR.

Dekarbonisierung

In der Verantwortung für einen wirksamen Klimaschutz haben die ÖBB die Dekarbonisierung des Unternehmens und seiner Produkte als Fokusbereich definiert. Den Weg der EU hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft bis 2050 und das Ziel der Klimaneutralität Österreichs ab 2040 sehen die ÖBB als starkes Wachstumspotenzial und streben eine weitere Verlagerung von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene beziehungsweise den öffentlichen Verkehr an. Trotz ihrer klaren Klimavorteile wollen die ÖBB zusätzlich die verbleibenden selbstverursachten THG-Emissionen weiter verringern – die Ziele sind klar definiert. Die ÖBB gehen dabei entlang von drei Dekarbonisierungspfaden vor, die im Berichtsjahr 2023 weiter vorangetrieben werden konnten. Die Liste an potenziellen Reduktionsmaßnahmen im jährlich fortzuschreibenden Dekarbonisierungspfad für den ÖBB Mobilitätsbereich wurde heuer detailliert bewertet und mit ausreichend budgetären Mitteln für die nächsten Jahre abgesichert. Die Bestellung von 16 elektrisch betriebenen Cityjet Akkutriebzügen, die ab 2028 zum Einsatz kommen sollen, sowie der Plan, e-Hybridloks für den Verschub zu beschaffen, sind einige der Highlights aus dem Mobilitätsbereich im Jahr 2023. Im Gebäudebereich konnte der Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen und aus Fossilgasheizanlagen weiter fortgesetzt werden. Im Bereich der Scope 3-Emissionen wurde mit der Erarbeitung erster konzernweiter strategischer Stoßrichtungen zur Reduktion von Scope 3-Emissionen begonnen – speziell zur Beschaffung. Hier erfolgt die Ausrichtung möglicher THG-Reduktionsmaßnahmen bzw. die weitere Vertiefung entlang von zehn identifizierten Top-Treibern und entlang weiterer wesentlicher Scope 3-Verursacher in den Teilkonzernen.

CO₂-Bilanz für den ÖBB Mobilitätsbereich

Die CO₂-Bilanz für den Bereich Mobilität wird jährlich vom Umweltbundesamt berechnet bzw. geprüft. Die gesamten Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) des ÖBB-Mobilitätsbereichs in Österreich haben sich im Jahr 2023 auf rd. 282.000 t (2022: rd. 288.000 t) reduziert. Im Schienenverkehr sind die Treibhausgasemissionen 2023 um ~5.700 t im Vergleich zum Vorjahr gesunken – v.a. im ÖBB-Personenverkehr ist das auf gestiegene Verkehrsleistungen und auf einen Rückgang des Dieselverbrauchs zurückzuführen. Die Reduktion der THG-Emissionen im Güterverkehr ist v.a. dem Rückgang der Verkehrsleistungen zuzuschreiben. Beim Postbus konnten die THG-Emissionen trotz Anstiegs bei der Verkehrsleistung auf gleichem Niveau wie 2022 gehalten werden (durch höhere Auslastung und durch erste positive Effekte aus dem Betrieb von E-Bussen). Im „Innerbetrieblichen Verkehr“ konnte der Dieselverbrauch im Berichtsjahr um ~180.000 Liter gegenüber 2022 reduziert werden.

Der gesamte CO₂-Spareffekt durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich beträgt im Jahr 2023 rd. 4,2 Mio. t (2022: rd. 4,0 Mio. t). Dieser Wert konnte v.a. aufgrund des Anstiegs der ÖBB Verkehrsleistungen im ÖBB-Personenverkehr und beim Postbus im Berichtsjahr 2023 weiter verbessert werden. Das Vor-Corona-Niveau 2019 mit einem CO₂-Einspareffekt von rd. 4,2 Mio. t wurde daher 2023 wieder erreicht.

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

(CO₂eq in Tonnen, Werte AT; Betrachtung: market based)

	2022	2023
Personenverkehr Schiene	64.988	61.587
Güterverkehr Schiene	41.684	39.422
Kältemittelverluste Schiene	8.027	6.861
Postbus	147.319	147.072
Kältemittelverluste Postbus	4.519	5.1366
Innerbetrieblicher Verkehr	21.829	21.580
ÖBB gesamt	288.366	281.658

CO₂-Fußabdruck Bereich Mobilität 2021 (nach Scopes)

Gesamte THG-Emissionen im Bereich Mobilität

(CO₂eq in Tonnen, Werte AT; Betrachtung: market based)

	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Gesamt
Personenverkehr Schiene	43.624	74	17.889	61.587
Güterverkehr Schiene	28.940	34	10.448	39.422
Kältemittelverluste Schiene	6.793		68	6.861
Postbus	116.935	1	30.136	147.072
Kältemittelverluste Postbus	5.085		51	5.136
Innerbetrieblicher Verkehr	17.155		4.425	21.580
ÖBB gesamt	218.532	109	63.017	281.658

Spezifischer CO₂-Fußabdruck von Bahn und Bus in Österreich

Spezifische CO₂-Emissionen im Bereich Mobilität (inkl. Vershub)¹⁾	2022	2023	Ziel 2028
CO ₂ -eq im Personenverkehr Schiene in Gramm pro Personenkilometer	5,71	4,91	4,96
CO ₂ -eq im Güterverkehr Schiene in Gramm pro Tonnenkilometer	2,89	3,05	2,76
CO ₂ -eq im Postbusverkehr in Gramm pro Personenkilometer	59,8	54,2	58,0

¹⁾ mit Zielsetzungen auf Basis des Sustainable Finance Framework 2023

ERLÄUTERUNG:

Vergleichswerte 2021 laut Umweltbundesamt: Pkw: 218,7 g / Pkm, Flugzeug (inkl. RFI)*: 501,6 g / Pkm, Lkw: 88,8 g / tkm. Vergleichswerte aus der aktuellen Österreichischen Luftschadstoffinventur (OLI) für 2022 liegen laut Umweltbundesamt voraussichtlich erst im Mai 2024 vor. *Wert für kurze Langstrecke

Detailliertere Informationen sowie die gesamte THG-Bilanz der ÖBB (inklusive der Dekarbonisierungsbereiche Gebäude und Scope 3 Emissionen ...) sind im Kapitel G.1 im ÖBB Konzernlagebericht nachzulesen.

Die neue Welt der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Wie viele andere Unternehmen in Europa steht auch der ÖBB-Konzern vor einer bedeutenden Veränderung in Bezug auf das Nachhaltigkeitsreporting. Mit der "Corporate Sustainability Reporting Directive" der EU (CSRD) und den erstmals für alle betroffenen Unternehmen einheitlichen Nachhaltigkeitsberichtsstandards „European Sustainability Reporting Standards“ (ESRS) greift ab dem Berichtsjahr 2025 eine rechtlich verpflichtende Nachhaltigkeitsberichterstattung auch für den ÖBB-Konzern. Dieses neue Gesetz erweitert die Berichtspflicht für große Unternehmen erheblich und zielt darauf ab, die Transparenz, Vergleichbarkeit und Digitalisierung des Nachhaltigkeitsreportings zu erhöhen.

Bereits seit dem Nachhaltigkeitsbericht 2021 bereitet sich der ÖBB-Konzern auf die Berichtspflicht nach der CSRD vor. Daher konnten in den letzten Jahren erste wichtige Meilensteine, wie die freiwillige Umsetzung der EU Taxonomie Verordnung (BJ 2021) aber auch eine um sechs Monate vorgezogene Berichterstattung – nunmehr zeitgleich mit dem Lagebericht – sowie die erstmalige Veröffentlichung des Nachhaltigkeitsberichts im Lagebericht des Geschäftsbericht 2022, erfolgreich umgesetzt werden.

Das Jahr 2023 stand im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung ganz im Zeichen der Vorbereitung auf die Umsetzung der Anforderungen der ESRS, welche im August 2023 final veröffentlicht wurden. Die CSRD fordert mit ihren ESR-Standards eine erweiterte und detaillierte Berichterstattung über Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen. Im Sommer 2023

wurde im ÖBB-Konzern mit der Erarbeitung einer GAP-Analyse begonnen, um die notwendigen Weiterentwicklungspotenziale im Nachhaltigkeitsberichtswesen zu erheben.

Sustainable Finance

Die Europäische Kommission veröffentlichte im März 2018 einen Aktionsplan, um den Finanzsektor in der EU stärker in den Wandel hin zu einer nachhaltigeren Wirtschaft einzubeziehen. Dieser Plan ist Teil einer langfristigen Entwicklung hin zu einem nachhaltigen Finanzmarkt. Sie zielt darauf ab Kapitalströme in Richtung grüner Investitionen zu lenken und die Finanzierung der Klima- und Nachhaltigkeitsziele zu fördern. Daher wird auch im Finanzsektor die Sensibilität für Nachhaltigkeit zunehmend sichtbar, da Unternehmen die Leistung in diesem Bereich in ihre Bewertungen integrieren. Auch für die ÖBB gewinnt nachhaltige Finanzierung an Bedeutung, um den Unternehmenswert zu steigern.

Die Nachhaltigkeitsbemühungen der ÖBB wurden 2023 erneut von der unabhängigen ESG-Ratingagentur imug | rating in den Kategorien Umwelt, Soziales und Unternehmensführung mit der Bewertung "Sehr gut" ausgezeichnet. Im Vergleich zum Vorjahr konnten sogar alle bewerteten Gesellschaften der ÖBB ihre Punktzahlen noch weiter verbessern. Darüber hinaus hat der ÖBB-Konzern das erste Sustainable Finance Framework veröffentlicht und durch eine Second Party Opinion extern verifizieren lassen. Dies ermöglicht den von ESG-Ratings bewerteten Gesellschaften der ÖBB (einschließlich ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, Österreichische Postbus Aktiengesellschaft, Technische Services-Gesellschaft mbH, ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie der Rail Equipment GmbH & Co KG) einen geordneten Zugang zum nachhaltigen Finanzmarkt. Im Sustainable Finance Framework wird dargelegt, wie Nachhaltigkeitskomponenten in Finanzierungsinstrumente integrieren werden können. So können günstigere Finanzierungsbedingungen erreicht und neue Investor:innen am Finanzmarkt gewonnen werden.

Kennzahlen des Sustainable Finance Framework für die Rail Cargo Austria AG

	2022	2023	Ziel	Zieljahr
Spezifische CO ₂ -Emissionen im Bereich Mobilität Schiene (CO ₂ eq in g / Pkm)	2,9	3,1	2,76	2028
Frauenquote (Prozent)	36,1	36,6	40,5	2026
Arbeitssicherheitsindex ¹⁾ (ASX)	1,9	3,8	14,5	2030
ESG Rating (von 100 Punkten)	79	81	85	2030

¹⁾ 1000-Personen-Quote: Arbeitsunfallrate in Arbeitsunfällen von ÖBB Mitarbeiter:innen mit mind. drei Ausfalltagen gem. ASVG pro 1.000 Mitarbeiter:innen.

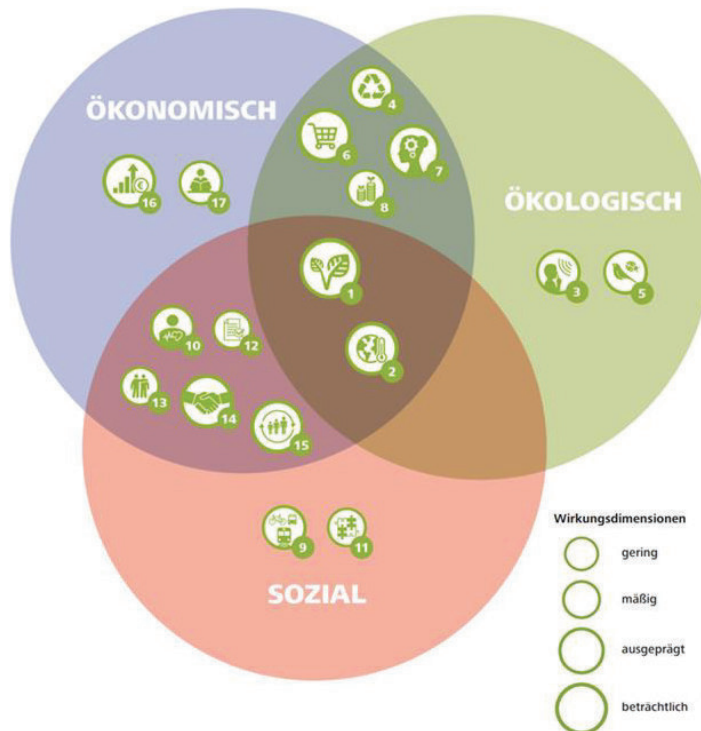
ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie – Heute. Für Morgen. Für Uns.

Die ÖBB übernehmen als Leitbetrieb Österreichs Verantwortung für die Umwelt, denn sie möchte nachfolgenden Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. ÖBB stärken die Bahn in Österreich – für das Klima, für die Menschen und für die Wirtschaft. Dieses Verständnis wurde im ÖBB-Konzern in der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie verankert.

Die Abbildung zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gibt einen Überblick über die Verschränkung der 17 Nachhaltigkeitsbausteine innerhalb des „Drei-Säulen-Modells“. Die unterschiedlichen Größen der Kreise zeigen die Wirkungsdimensionen der Bausteine für die ÖBB und verdeutlichen die aktuelle Wesentlichkeit (Datengrundlage bildet die aktualisierte Wesentlichkeitsanalyse von 2021) der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen für den ÖBB-Konzern, insbesondere im Kontext zu Chancen und Risiken.

17 Bausteine der NH-Strategie

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



Nähere Informationen zur Nachhaltigkeitsperformance der ÖBB und den 17 Bausteinen sowie deren Managementansätze, Ziele, Stoßrichtungen und die 2023 gesetzten bzw. weitergeführten Maßnahmen sind im Kapitel G. im ÖBB Konzernlagebericht ersichtlich.

B.5. Forschungsbericht

Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur nimmt im ÖBB-Konzern eine wichtige Rolle ein. Der ÖBB-Konzern, als einer der größten Technologieanwender in Österreich, bekennt sich dabei zu bedarfsorientierten F&E-Tätigkeiten, welche eine Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität des Systems Bahn bewirken und einen positiven Beitrag zu Klimaschutz leisten.

Innerhalb des ÖBB-Konzerns wird im Bereich Forschung-, Technologie und Innovation grundsätzlich in die Bereiche Asset-/Technologieinnovation sowie Produkt-/Serviceinnovation unterschieden. Für den Bereich Asset-/Technologieinnovation dient die im Jahr 2020 beschlossene ÖBB-Technologiestrategie als strategischer Rahmen. Darin wurden einerseits die F&E-Schwerpunkte, andererseits das F&E-Rollenverständnis festgelegt. Bestandteil dieses Rollenverständnisses ist die Vereinfachung und Harmonisierung von Betriebsabläufen, ein stringenter wirkungs- und bedarfsorientierter Ansatz sowie die stete Berücksichtigung der Migrationsplanung bei sämtlichen Technologieentwicklungen. Um das Ziel der Weiterentwicklung des Systems Bahn sicherzustellen, beteiligt sich der ÖBB-Konzern an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und Projekten. So ist der ÖBB-Konzernpartner beispielsweise Programmpartner in Europe's Rail Joint Undertaking – Europas größtem F&E Programm für das System Bahn.

Ziel des Programms, an welchem Bahngesellschaften wie die ÖBB gemeinsam mit der Industrie sowie Forschungspartnern und der Europäischen Kommission arbeiten, sind konkrete Projekte für Kapazitätssteigerungen für Personen- und Gütertransport sowie Forcierung von Digitalisierung und Dekarbonisierung, um mit Effizienzsteigerung und Kostensenkung eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu sichern. Diese Ziele sollen durch die Umsetzung konkreter, umsetzungsnahe Forschungs- und Entwicklungsprojekte („Flagship Projekte, FP“) erreicht werden. Nachfolgend sind die Projektbeteiligungen des ÖBB-Konzerns in den aktuellen Flagship Projekten dargestellt, wobei insbesondere FP5 für den Schienengüterverkehr relevant ist:

- FP1 MOTIONAL (mit Beteiligung ÖBB-Infrastruktur AG): Ziel ist die Entwicklung digitaler Lösungen zur Umsetzung eines europaweit einheitlichen Traffic Management System (TMS)
- FP2 „R2DATO“ (mit Beteiligung ÖBB-Infrastruktur AG und ÖBB-Personenverkehr AG): Die Projektschwerpunkte umfassen Entwicklungen für den digitalen und automatisierten Bahnbetrieb sowie Weiterentwicklung von ETCS
- FP3 „IAM4RAIL“ (mit Beteiligung ÖBB-Technische Services GmbH): Fokus sind Integrierte Asset-Lösungen für verbesserte Instandhaltung (beispielsweise Weiterentwicklung Zuglaufcheckpoint) von ÖBB-Technische Services GmbH
- FP4 „RAIL4EARTH“ (mit Beteiligung ÖBB-Technische Services GmbH): Projektschwerpunkt sind nachhaltige & grüne Lösungen für Rolling Stock und Infrastruktur
- FP5 „TRANS4M-R“ (mit Beteiligung ÖBB-Infrastruktur AG, RCA AG, ÖBB-Technische Services GmbH, ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Holding AG): Der Fokus liegt hier auf konkrete Demonstratorprojekte zur Testung der digitalen automatischen Kupplung sowie Umsetzungsprojekte für europaweit vereinfachten, grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr
- FP6 „FutuRe“: Projektschwerpunkt (ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG): Ziel ist die Entwicklung von kostengünstigen Infrastruktur Lösungen für Regionalbahnen sowie damit verbundener stark vereinfachter & sicherer Zugbeeinflussungssysteme

Ein konzernweiter Schwerpunkt sind die Aktivitäten im Bereich der digitalen automatischen Kupplung (DAK) für den Güterverkehr, welche eine Grundvoraussetzung für die Attraktivierung des Schienengüterverkehrs ist und die Kapazität des Systems Bahn insgesamt erhöhen soll. Neben der Beteiligung des ÖBB-Konzerns am ERJU Projekt „TRANS4MR“ leitet der ÖBB-Konzern das „European DAC Delivery Programme (EDDP) und nimmt somit beim Thema DAK eine gestaltende Rolle in Europa ein. In diesen Projekten wird gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie die Weiterentwicklung, Erprobung und Migrationsplanung der DAK vorangetrieben. Im Anschluss an die aktuell laufenden Entwicklungsarbeiten des neuen Kupplungssystems inklusiver zusätzlicher Applikationen sind umfangreiche Demonstratoren und Tests mit Zügen unter normalen Betriebsbedingungen ab 2026 vorgesehen. Innerhalb des ÖBB-Konzerns werden die Arbeiten für die DAK im engen Zusammenspiel der Konzerngesellschaften RCA AG, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH umgesetzt und in der ÖBB-Holding AG koordiniert.

Weitere Projekthighlights aus dem Bereich Forschung, Technologie und Innovation im ÖBB-Konzern mit Relevanz für die Rail Cargo Group im Jahr 2023 sind nachfolgend dargestellt:

- TARO: 2023 wurde das konzernweite Projekt TARO (Towards Automated Railway Operation) abgeschlossen. Die Ergebnisse, welche unterschiedlichste Bereiche des Systems Bahn wie beispielsweise Digital Twin Fahrzeug, Digital Twin Infrastruktur, Regionalbahntechnik sowie Verbesserungen im Bereich Schienengüterverkehr und Vershub umfassen, sollen nun sukzessive in den Regelbetrieb einfließen.
- autoSHUNTING (ÖBB RCA AG): Schwerpunkt dieses Projekts ist es Methoden und Verfahren zu demonstrieren, die den Vershub sukzessive automatisieren sollen.
- AM4RAIL (ÖBB-Technische Services GmbH): im F&E Projekt AM4RAIL hat sich ÖBB-Technische Service das Ziel gesetzt, die Lücke bei der Bauteilbewertung zu schließen. Die Forschungsinitiativen konzentrieren sich auf die Implementierung von Additiver Fertigung und 3D-Drucktechnologien, konkret soll die Ersatzteilverfügbarkeit erhöht und signifikante Verbesserungen in Bezug auf Beschaffungszeiten, Lagerkosten und Stückkosten erzielt werden.
- Automated Resource Planing (ÖBB-Produktion GmbH): Das so genannte ARP Programm, welches sich mit der integrierten und rollierenden Planung von Produktionsressourcen beschäftigt, wird aktuell durch die beiden F&E Projekte VIPES und GreenTrAlnPlan unterstützt. Im Projekt Green-TrAln-Plan werden Modelle zur genauen Abschätzung des Energieverbrauchs entwickelt. Aufbauend darauf werden Lösungsverfahren für die integrierte Umlauf- und Schichtplanung sowie Methoden zur effizienten Trassennutzung erstellt. Das Projekt VIPES widmet sich dem effektiven Informationsaustausch zwischen optimierungsbasierter Planung und simulationsbasierter Evaluation des Einsatzes von Eisenbahnressourcen (insbesondere Triebfahrzeuge und Triebfahrzeugführer:innen).

Um die Sichtbarkeit von F&E im ÖBB-Konzern weiter zu erhöhen, wurde das konzerninterne FTI-Tool finalisiert und steht nun allen ÖBB-Mitarbeiter:innen zu Verfügung. Darin bekommen ÖBB-Mitarbeiter:innen einen Überblick über aktuelle und kürzlich abgeschlossene F&E Projekte. Damit können beispielsweise die 101 im Jahr 2023 im ÖBB-Konzern laufenden F&E Projekte mit einem Projektvolumen der ÖBB von rund EUR 35 Mio. (über die gesamte Laufzeit) einfach sichtbar gemacht werden. Zusätzlich veröffentlichte die ÖBB-Infrastruktur AG erstmals einen F&E-Jahresbericht sowie eine konzerninterne Website, welche über die F&E-Aktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG informiert. Im Rahmen der Forschungsprojekte arbeiten die ÖBB mit über 200 österreichischen und internationalen Projektpartnern zusammen. Darunter sind einerseits rund 100 Klein- und Mittelunternehmen sowie diverse in- und ausländische Universitäten und Forschungseinrichtungen. Dies unterstreicht auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der F&E-Tätigkeiten des ÖBB-Konzerns.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2023
Assetinnovationen		
Aktuell laufende Forschungsprojekte in Stück	64	101 ¹⁾
Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. EUR ²⁾	29,4	35,0 ¹⁾
Projektvolumen (ÖBB inkl. Partner) in Mio. EUR ²⁾	105,8	519,9 ¹⁾
Projektpartner aus Forschung in Stück	32	45
Projektpartner aus Industrie in Stück	38	59
Projektpartner KMU's in Stück	68	94
Serviceinnovationen		
Über interne Plattformen eingereichte Ideen in Stück	1.410	1.655

¹⁾ Steigerung zufolge Start des Europäischen F&E-Programms „Europe´s Rail Joint Undertaking“ (Laufzeit 2023 bis 2031)

²⁾ Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte

Information zu RCG Projekten

TransANT

Hierbei handelt es sich einerseits um eine modulare Güterwageninnovation, die gemeinsam mit dem voestalpine Konzern entwickelt wurde, und andererseits um ein Joint Venture von voestalpine Stahl und RCG, um die Produktion und die Vermarktung dieser Güterwagen zu planen und gemeinsam mit einem Investor durchzuführen.

Das Unternehmen wurde Ende November 2020 gegründet, um die Planung der Wagenproduktion in einer eigenen Fabrik sowie die Vermarktung der Wagen durchzuführen und den Business Case zu prüfen bzw. die Suche nach möglichen Investoren zu ermöglichen. Nach dem Investoreneinstieg per Anfang 2023 liegt der Fokus des Unternehmens aktuell auf der Markteinführung des TransANT 2.0.

Unterschiedliche, an Kund:innenbedürfnisse angepasste Aufbauten werden auf standardisierten Leichtbau-Plattformwagen (TransANTs) transportiert, die aufgrund ihres geringeren Gewichtes gegenüber herkömmlichen Wagen einen Zuladungsvorteil von bis zu 4 t bieten. TransANT ermöglicht durch die Modularität einen flexiblen Einsatz von branchenspezifischen Aufbauten und kann durch eine innovative, patentierte Schnittstelle zwischen Aufbau und Tragwagen auch im konventionellen Einzelwagenverkehr uneingeschränkt eingesetzt werden (Abrollbergfähigkeit). Zusätzlich ist der TransANT auch bereits für die digitale automatische Kupplung vorbereitet.

MIKE, der digitale Assistent für den Güterverkehr

Der digitale Assistent unterstützt mit digitalen Services rund um den Warentransport die Kunden der Rail Cargo Group. MIKE bietet laufend neue Funktionalitäten, die die Abwicklung von Verkehren – von der Transportanfrage bis zur Abrechnung – einfacher, effizienter und transparenter machen. Mike umfasst die Funktionen Tracking, Ordering und Capacity Planning. Dank Tracking wissen die Kunden immer, wo sich ihre Sendungen befinden. So sind RCG-Kunden vom Versandzeitpunkt bis zur voraussichtlichen Ankunftszeit immer up-to-date. Um Engpässe und Überkapazitäten im Güterwagenbestand zu vermeiden, ermöglicht MIKE mit Capacity Planning auf Basis von Produktionsplänen der RCG-Kunden zu berechnen, wie viele Wagen die Kunden zu welchen Zeiten benötigen. Die Funktion Ordering ermöglicht den Kunden die Leerwagenbestellung. Von der Erfassung einer Bestellung mithilfe weniger Klicks bis hin zur Übersicht und Statusverfolgung bietet Ordering eine transparente Basis für den täglichen Gebrauch.

Smart Cargo

Das Ziel, alle Wagen im Eigentum der RCA – in Summe rd. 13.700 Wagen – mit GPS-Sensoren (Telematik) auszustatten, wodurch eine durchgehende Überwachung des Wagenparks erstmalig in ganz Europa möglich ist, ist erreicht. Die dabei gewonnenen Daten ermöglichen es, unter anderem folgende Vorteile zu erzielen:

- Proaktive und genaue Kund:inneninformation bezüglich ETA (Estimated Time of Arrival) und Standort der Wagen
- Steigerung der Wagen-Verfügbarkeit, -Zuverlässigkeit und –Produktivität durch proaktive Disposition verfügbarer Wagen schon im (internationalen) Zulauf
- Vermeiden von Schäden am Güterwagen durch Umstellung von zeit- auf kilometerbasiertes Instandhaltungsregime
- Grundlage für weitere Use-Cases auf Basis der Telematik

Darüber hinaus werden weitere Sensorlösungen für die Asset- und Ladungsüberwachung evaluiert und für den kombinierten Einsatz mit der Telematik getestet.

Cargo 1492

Im Rahmen der Umsetzung der Digitalisierungsstrategie stehen Kollaboration sowie Datenqualität und darauf aufbauend Analysemethoden für Entscheidungsunterstützung und Simulationen im Vordergrund. Ziel ist es, die Mitarbeiter:innen in den Mittelpunkt zu rücken und spürbar operativen Mehrwert zu schaffen. Neuartige Assistenzsysteme ermöglichen Handlungssicherheit und kürzere Einarbeitungszeiten, Transparenz und datengetriebene Optimierungen helfen das System Bahn zu stabilisieren und in einem dynamischen Marktumfeld proaktiv zu bleiben. Damit werden schrittweise Prozesse, Systemunterstützung und Zusammenarbeitsformen verändert, um Schienenlogistik modern und trotz regulativer Einschränkungen nachhaltig wettbewerbsfähig zu machen. Neue Anforderungen an die Qualität der Daten sowie flexiblere Security-Konzepte und Echtzeitaustausch über Länder- und Gesellschaftsgrenzen hinweg sind nur einige der Herausforderungen, die im Rahmen von Cargo 1492 in cross-funktional zusammengesetzten Teams in einer agilen Programmstruktur gemeistert werden. Erste Projekte an konkreten, abgegrenzten Beispielen ermöglichen eine rasche operative Überprüfung von Hypothesen und kurze Entwicklungszyklen mit engem Austausch zum Endanwender stellen sicher, dass der Fokus auf die wesentlichen Funktionalitäten gelegt wird.

B.6. Sicherheit

Sicherheit als Fundament aller Aktivitäten

Sicherheit bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist tägliches Versprechen an alle Kund:innen, an alle Mitarbeiter:innen, aber auch gegenüber unseren Dienstleistern und Partner:innen. Es ist eine permanente Aufgabe, neue Technologien noch besser zu nutzen, Systeme und Prozesse weiterzuentwickeln und die Organisation an diese Veränderungen laufend anzupassen.

Sicherheitsstrategie mit konkreten Zielen

Übergeordnetes Ziel des ÖBB-Konzerns ist es, nachhaltig zu den sichersten Bahnen in Europa zu gehören. Damit dies gelingt wurden ambitionierte strategische Sicherheitsziele für den ÖBB-Konzern definiert, welche im Jahr 2023 bis zum Zieljahr 2030 erweitert wurden. Als Grundlage für den Erhalt des ohnehin schon hohen Sicherheitsniveaus wird ein grundsätzliches Verschlechterungsverbot (Mehrjahresbetrachtung) und darüber hinaus ein kontinuierliches Verbesserungsgebot eingeführt. Als Anspannungsgrad wurde für die betriebliche Sicherheit, die Arbeitssicherheit sowie für die öffentliche Sicherheit eine kontinuierliche, jährliche Verbesserung um 2% vereinbart.

Zur gezielten Steuerung der Sicherheit wird ab 2024 der Fokus noch stärker auf die Vorläufer, also jene Ereignisse, welche beispielsweise zu einem Zugzusammenstoß, einer Zugentgleisung bzw. zu einem Arbeitsunfall führen, gelegt. Ein risikoorientiertes und auf die Geschäftstätigkeit des jeweiligen Teilkonzerns bzw. der Gesellschaft ausgerichtetes KPI-Set bildet die Grundlage für eine strategische und transparente Steuerung der Sicherheit im ÖBB-Konzern. Die Zielsetzungen im Bereich der Vorläufer sollen die Entwicklungen in den jeweiligen Bereichen widerspiegeln und erwartete Technologiesprünge entsprechend berücksichtigen.

Für eine wesentliche Verringerung der Vorfälle und Unfälle ist es erforderlich, konzernweit verstärkt auf nachhaltige Verbesserungsmaßnahmen nach Unfällen und Beinaheunfällen zu setzen, detaillierte Fehleranalysen durchzuführen und die Datengrundlagen weiter zu verbessern. Darüber hinaus gilt es, die Meldekultur, das Lernen aus Fehlern und somit die Sicherheitskultur als Teil der Unternehmenskultur weiterzuentwickeln. Hierbei werden rund um den Unternehmenswert „Sicherheit leben“ und dessen Verhaltensstandards sowie Schlüsselemente Tools, Trainings und Kampagnen entwickelt, um die Sicherheitskultur und damit verbunden auch die Sicherheitsperformance nachhaltig abzusichern und zu verbessern.

Sicherheitskultur als Rückgrat der Sicherheitsleistung im ÖBB-Konzern

Rund um den Unternehmenswert „Sicherheit leben“ werden Werkzeuge, Trainings und Kampagnen weiterentwickelt und konzernweit etabliert. Neben dem konsequenten Ausbau von Technologie und der wirkungsvollen Weiterentwicklung von Verfahren, steht aber auch das Sicherheitsbewusstsein aller Mitarbeiter:innen im Fokus. Dabei spielt die Sicherheitskultur eine entscheidende Rolle. Die Sicherheitskultur beschreibt die Art und Weise, wie Sicherheit am Arbeitsplatz organisiert und gelebt wird. Sie spiegelt subjektive Einstellungen, Überzeugungen, Wahrnehmungen und Werte von Führungskräften und Mitarbeiter:innen in Bezug auf die Sicherheit wider. Eine gelebte Sicherheitskultur ist somit das Rückgrat der Sicherheitsleistung. In den letzten Jahren wurde der Unternehmenswert „Sicherheit leben“ im Team-Ziel-Dialog-Prozess sowie in den Instrumenten der Personalentwicklung (z.B. Mitarbeiter:innengespräch und -befragung) verankert.

Nicht nur die Technik schreitet voran, auch der demografische Wandel ist ein Thema, dessen Auswirkungen im ÖBB-Konzern längst spürbar sind. Hierbei rücken vor allem neue und junge Mitarbeiter:innen in den Fokus. Nicht zuletzt im Sinne der Sicherheit gilt es, diese hinreichend an ihre Tätigkeit heranzuführen und ebenso die Werte des ÖBB-Konzerns und die Schlüsselemente einer gelebten Sicherheit weiterzugeben.

Daher setzen die Konzerngesellschaften der ÖBB auf verschiedene Systeme zur Begleitung neuer und junger Mitarbeiter:innen beispielsweise durch sogenannte Mentor:innen- beziehungsweise Pat:innenmodelle, mit dem Ziel, die Mitarbeiter:innen bestmöglich auf ihre zukünftige Tätigkeit vorzubereiten.

Für neue Vershubmitarbeiter:innen wurde ein Mentor:innensystem eingeführt, wodurch eine Sensibilisierung für den gesamten Vershubablauf und somit eine Reduktion von Vorfällen im Vershubbereich erreicht werden soll. Ganz konkret wird der Fokus auf das Thema „Aufmerksamkeit“ gelegt sowie verstärkt an den Vorläuferereignissen, welche Unfälle begünstigen können, gearbeitet.

Weiterentwicklung der Arbeitssicherheit

Die Maßnahmen zur Reduzierung der Arbeitsunfälle werden entlang der Verletzungsbereiche gesetzt. 2023 wurde in der Arbeitssicherheit der Fokus auf die hintergründige Ursachenanalyse nach Arbeitsunfällen gelegt. Hierzu wurde ein Fragenkatalog zur gezielten Abfrage verschiedener Einflussfaktoren entwickelt, um eine strukturierte Unfallanalyse durchführen zu können.

Digitalisierung & neue Technologien

Die laufende Entwicklung in der Digitalisierung und die Nutzung neuer Technologien schaffen neue Möglichkeiten, die Performance in der betrieblichen Sicherheit zusätzlich positiv zu beeinflussen. Die Warn-App „Signalüberfahung“ (Anfahren gegen Halt) ist in Betrieb und die Weiterentwicklung der Warn-App 2 (Heranfahren an Halt) konnte bereits im Pilotbetrieb getestet werden. Durch diese Unterstützungssysteme sollen Signalüberfahrungen und damit im Zusammenhang stehende Risiken für Ereignisse und Unfälle (z.B. Zugzusammenstöße), insbesondere in der Übergangsphase bis zum flächendeckenden ETCS-Betrieb, in den nächsten 10 bis 15 Jahren reduziert werden.

B.7. Pünktlichkeit

Der Güterverkehr kämpft aufgrund seiner internationalen Ausrichtung stark mit den Einflüssen einzelner Nachbarbahnen. Hier wirken sich hohe Verspätungen bei der Übergabe, als auch teilweise ungeeignete Übergabestellen negativ auf die Pünktlichkeit aus. Der hieraus resultierende Bedarf eines Abweichungsmanagements kostet zusätzliche Ressourcen. Durch laufende Performancemessungen von internationalen Verkehren als auch mittelfristig der Implementierung von zusätzlichen IT Systemen soll es zu einer verbesserten Abwicklung dieser Verkehre kommen.

Um für kommende Herausforderungen – wie die weitere Zunahme von Bauarbeiten (sowohl national als auch international) - gewappnet zu sein, müssen weitere Maßnahmen gesetzt werden, um den Betrieb stabil zu halten. Dazu zählen u.a. eine hohe Verfügbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen sowie eine exakte Betriebsführung. Dies zu erreichen wird weiterhin eine der Kernaufgaben im Pünktlichkeitsmanagement der kommenden Jahre sein.

C. 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 quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten. Grundlage dafür sind fortgeschriebene Bewertungen, Erfahrungswerte oder neu gewonnene Erkenntnisse.

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 jeweils 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 ist und gleichzeitig mit einer erwarteten Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts einhergehen.

Ukrainekrise

Angesichts der geopolitischen Entwicklungen in der Ukraine wurde im ÖBB-Konzern im Berichtszeitraum im Rahmen der regulären Risikoinventur verstärktes Augenmerk auf mögliche Einflussfaktoren durch den bestehenden Konflikt gelegt. Konzernweite (technische, personelle und prozessuale) Maßnahmen zur Vermeidung von Sanktionsverstößen wurden gesetzt und überwacht. Dem Aufsichtsrat wurde über Risiken sowie die eingeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Risikoberichterstattung berichtet.

Die für die ÖBB relevanten Ungewissheiten und Auswirkungen aus dieser Situation lassen sich analog zum allgemeinen Risikoinventar den bestehenden Risikokategorien zuordnen.

Prozess Chancen- und Risikomanagement



Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Die eingesetzte Software wurde 2023 durch eine umfangreiche Markterkundung auf Funktionalität und Aktualität hin überprüft und in Folge auf den neuesten technischen Stand gebracht.

Einzelrisiken und -chancen werden neben der Beurteilung durch die Fachexperten auch in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform geprüft. In Folge werden Berichte an die Leitungsgremien erstellt, die die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbilden. Auf dieser Grundlage werden den Aufsichtsräten sowie den eingesetzten Prüfungsausschüssen der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt.

Für das Jahr 2024 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

Die potenziellen Folgen von möglichen Pandemien sind konzernübergreifend als Risiken in Hinblick auf eine mögliche Verschlechterung von Ergebnissen und Liquidität berücksichtigt. Dabei wirken die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Umgang mit der COVID-19-Pandemie mit ein.

Das Programm „Nordstern“ ist weiterhin in Umsetzung und bildet – aufbauend auf den Vorjahren – einen wesentlichen Faktor in der zukunftssicheren Ausrichtung des ÖBB-Konzerns. Dieses Transformationsprogramm wurde unter Einbindung aller Konzerngesellschaften erarbeitet. Es soll das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken in den kommenden Jahren vorbereiten, die sich insbesondere aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel ergeben werden. Definierte Maßnahmen zur Umsetzung des Konzepts finden in der Budget- und Mittelfristplanung Berücksichtigung. Es wird ein regelmäßiges Monitoring dieser strategischen Maßnahmen durchgeführt.

Auch auf die Themen Wissenstransfer und Nachfolgemanagement wird verstärktes Augenmerk gelegt, wobei der Generationenwechsel zeitgleich als Chance wirkt, um die Organisation erfolgreich für die Zukunft aufzustellen.

Operativer Betrieb

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

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen sowohl durch Unsicherheiten in Bezug auf die Konjunktorentwicklung und damit einhergehenden geringeren Zahlen an Transportmengen sowie durch den steigenden Wettbewerb. Die in der Beschaffung schlagend werdenden

Bezugsrisiken aufgrund von Preissteigerungen wirken auch in den Absatzbereich durch fehlende Abgeltung auf Kundenseite ein. Preis- und Mengenrisiken im Portfolio tragen dieser Entwicklung Rechnung. Zur Minderung tragen die Beobachtung und Analyse des Kund:innenverhaltens, gezielte Anpassung des Angebots und entsprechende Verhandlungen in Hinblick auf die Leistungskompensation bei. Sowohl durch die Erweiterung des Unternehmensportfolios als auch entsprechende Neuangebote werden die Chancen erhöht, neue Märkte und Kunden:innen hinzuzugewinnen oder das Marktpotenzial bestehender Kund:innengruppen weiter auszuschöpfen. Risiken aus der Abhängigkeit von einzelnen Großkund:innen wird durch verstärkte Kund:innenbindung und Beobachtung der Marktlage der Kund:innen entgegengewirkt.

Personal, Führung und Organisation

Die Ansteckung von Mitarbeiter:innen mit einem pandemisch wirkenden Virus kann – analog zur COVID-19-Situation – zu Ressourcenengpässen führen. Risikomindernd wirken gegebenenfalls die bereits erarbeiteten verhaltensbezogenen und organisatorischen Maßnahmen sowie vorbeugende Gesundheitsmaßnahmen.

Im Personalbereich besteht das Risiko, dass durch Nicht- bzw. Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Effizienzsteigerungen, entsprechendes Recruiting und ausreichender Wissenstransfer zusätzlicher Personalaufwand entsteht. Risikominimierend wirkt ein umfassendes Monitoring.

Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklung der Inflation führten im Berichtsjahr verstärkt zu Risiken in Bezug auf geplante Gehaltsvalorisierungen, da es jährlich zu planabweichenden Gehaltsabschlüssen kommen kann. Um diesem Risiko zu begegnen, werden diverse Kompensationsmaßnahmen entwickelt, um bei Schlagendwerden dieses Risikos entsprechend reagieren zu können und die Ergebniseffekte gering zu halten.

Recht und Haftung

Der „Code of Conduct“ enthält und regelt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist. Durch diesen Kodex wird unter anderem das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen gemindert.

Das bestehende Compliance-Team arbeitet vor allem in diesem Risikofeld als ein wesentlicher Teil des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Das dient in weiterer Folge auch der Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr. Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben zu erhöhten Systemkosten führen. Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen verfolgt und auf mögliche Auswirkungen hin untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

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

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

Einkauf und Beschaffung

Einkaufsseitig bestehen Risiken die sich – neben anderen Bezugsrisiken – unmittelbar oder mittelbar als Folgen der Ukraine-Krise in Form von Teuerungen bei Energie, Rohstoffen und Komponenten darstellen. Die Beobachtung und Analyse der Märkte und daraus abgeleitete punktuelle Beschaffungs- und Vertriebsentscheidungen in Kombination mit entsprechenden Vertragsgestaltungen ermöglichen eine Minderung der Risikolage. Begleitend zur Preisthematik können sich Lieferverzögerungen ergeben, die den Betrieb erschweren. Durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern werden diese Risiken gemindert.

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen, sowie rechtliche Konsequenzen auslösen. Um dieses Risiko zu mindern und die Geschäftstätigkeit im Sinne unserer Kund:innen sicherzustellen, werden laufend eine Vielzahl von Maßnahmen gesetzt. Der Fokus liegt dabei neben der Verfügbarkeit auch auf der Sicherstellung der weiteren Schutzziele der Informationssicherheit: Vertraulichkeit und Integrität. 2023 wurde eine umfassende Informationssicherheitsstrategie mit klar definierten Fokuspunkten und Prinzipien verabschiedet, an deren Umsetzung – strukturiert und mittels Managementsystem unterstützt – intensiv und übergreifend gearbeitet wird. Dies erfolgt einerseits

im Regelbetrieb, aber auch im Rahmen von Programmen und Projekten. So wird beispielsweise ein Projekt zur Erarbeitung übergreifender, zielgerichteter und adäquater Awarenessmaßnahmen finalisiert und es wurde ein übergreifendes Projekt zur Vorbereitung auf die neue Rechtslage hinsichtlich NIS-2 gestartet. Mit der starken öffentlichen Resonanz zu generativer künstlicher Intelligenz wurde auch dieses Thema innerhalb der ÖBB aufgegriffen und einerseits Awarenessmaßnahmen hinsichtlich der Verwendung generativer KI gesetzt und andererseits – angelehnt am verfügbaren Entwurf der KI-Verordnung der europäischen Union – mit der Etablierung einer entsprechenden Governance begonnen. Diese beispielhaft erwähnten Maßnahmen und Initiativen zeigen einen Teil des breiten Spektrums, in dem strategische und operative Maßnahmen gesetzt und Informationssicherheit systematisch gesteuert wird.

Töchter und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter und Beteiligungen betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Planwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstest abzuwerten ist oder Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich werden. Zur Risikominderung wird die Entwicklung im Rahmen des Controllings laufend beobachtet und analysiert, um rechtzeitig gegensteuern zu können.

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

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 Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG führt die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten von Commodities im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften durch – auf Basis deren Auftrags und nur nach deren Zustimmung. Die ÖBB-Holding AG hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen. Es umfasst u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken sowie 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. Risikobegrenzung meint eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens mit den Konzerngesellschaften. Eine Konzernrichtlinie untersagt die Ausgabe oder das Halten von Finanzinstrumenten zu spekulativen Zwecken. Zudem wurden durch Konzernrichtlinien die zulässigen Finanzgeschäfte definiert. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner 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.

Zinsänderungsrisiko

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

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

Währungsrisiko

Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. Nur eine Gesellschaft in der Tschechischen Republik hat anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

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

Kontrahentenrisiko

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

Rohstoffrisiko

Strom

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

Diesel

Entsprechende Dieselvolumen kommen in der RCG grundsätzlich nur bei der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH zur Anwendung.

Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

Der Rohstoff Diesel stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit in weiterer Folge für den ÖBB-Konzern dar, da sich die Preisschwankungen auf den Materialaufwand und somit auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und des ÖBB-Konzerns auswirken.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde die Dieselpreisabsicherung für bis zu maximal 15.647 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2024 genehmigt und 7.303 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2025 genehmigt und durchgeführt. Die genannten 15.647 metrischen Tonnen entsprechen 60% des jährlichen Treibstoffbedarfs 2024. Die genannten 7.303 metrischen Tonnen entsprechen 30% des jährlichen Treibstoffbedarfs 2025.

Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft sowie die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit für den ÖBB-Konzern für die Budgetperiode zu erreichen. Messlatte für den Erfolg der Absicherungsaktivitäten beim Rohstoff Diesel ist der jeweilige Budgetkurs und nicht, eine möglichst hohe Kompensation des Einkaufspreises auf Monats-ebene zu erreichen.

D. Internes Kontrollsystem

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

Im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses werden in Abständen unter externer Begleitung Projekte zur Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern sowie zur Prüfung der Angemessenheit im Sinne gesetzlicher Vorgaben durchgeführt und in den notwendigen inhaltlichen Aspekten Weiterentwicklungsschritte gesetzt.

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

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

Das IKS orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission). Dieses stellt ein anerkanntes Konzept zur Ausgestaltung eines internen Kontrollsystems zur Verfügung und bietet dem Management eine geeignete Basis für Analyse- und Steuerungsaufgaben.

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 überprüft und dokumentiert.

Für die Risikoidentifikation ist ein nach Kategorien gegliedertes Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert, wobei diese von allen Konzerngesellschaften im Falle des Vorliegens durch adäquate Kontrollen direkt und verpflichtend zu adressieren sind.

Im ÖBB-Konzern ist aufgrund der Unternehmensgröße eine eigene Stabstelle Interne Revision eingerichtet. Die Interne Revision kontrolliert das Vorhandensein eines wirksamen IKS in den Konzerngesellschaften. Sie prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente. Die Ergebnisse werden in Form eines Tätigkeitsberichts dem Prüfungsausschuss des jeweiligen Aufsichtsrats berichtet.

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert. Sie agiert in ihrer anlassbezogenen Überprüfungstätigkeit weisungsfrei und wird von Compliancebeauftragten aller Teilkonzerne unterstützt. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Compliancefähigkeit 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 erfolgen 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, wobei die innerprozessual identifizierten Risikofelder mit den vorgesehenen mitigierenden Schlüsselkontrollen sowie den zugehörigen Testschritten erfasst werden. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten und nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management sowie an die Prüfungsausschüsse der jeweiligen Konzerngesellschaften.

Überwachung

Ergänzend zur laufenden Testung der definierten Kontrollschritte und zur punktuellen Überprüfung durch die Konzernrevision ist die Prüfung des IKS im Rechnungslegungsprozess fixer Bestandteil der Abschlussprüfung durch die Wirtschaftsprüfer:innen. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht die Wirksamkeit des IKS auf Basis einer regelmäßigen Berichterstattung durch den Vorstand.

Rechnungslegung

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

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

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt die ÖBB-Holding AG in ihrer Harmonisierungstätigkeit operativ durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP gebucht. Bei wenigen ausländischen Tochterunternehmen kommen zum Teil auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Die Datenübertragung im SAP S/4HANA Konzernsystem und die Anlieferung der Daten an die ÖBB-Holding AG zur zentralen Verarbeitung im Konsolidierungssystem SAP SEM-BCS erfolgt weitgehend automatisiert.

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 vorzubeugen zu können.

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software zum Einsatz. Alle Tochterunternehmen liefern für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reportingpackages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn-und-Verlust-Rechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Diese werden von lokalen Wirtschaftsprüfer:innen unter Beachtung der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) und der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe geprüft. Die Prüfung wird mittels „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket“ bestätigt. Deren Einlangen ist die Voraussetzung für die Verarbeitung des Reportingpackages. Dieses externe Kontrollsystem stellt einen unterstützenden Teil des IKS dar.

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

E. Corporate Governance

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

Am 31.03.2014 wurde in einer außerordentlichen Hauptversammlung durch Änderung der Satzung der Public Corporate Governance Kodex des Bundes implementiert.

F. Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 20. März 2024

Die Vorstandsmitglieder:



@ ELEKTRONISCHE
SIGNATUR

Clemens Johannes Först, 20.03.2024 08:34

Dr. Clemens Först
(Finanzen & Transformation)



@ ELEKTRONISCHE
SIGNATUR

Christoph Grasl, 20.03.2024 08:31

Christoph Grasl, MBA MSc
(Markt & Vertrieb)



@ ELEKTRONISCHE
SIGNATUR

Bettina Castillo, 20.03.2024 08:30

Mag. Mag. Dr. oec.HSG, PhD Bettina Castillo
(Produktion & Instandhaltung)

G. Geldflussrechnung

	31.12.2023
	EUR
Geldflussrechnung (Cash Flow Statement)	
Cash Flow aus der operativen Tätigkeit	
+ Jahresergebnis/ - Jahresfehlbetrag	-36.778.065
- Zuschreibung/ + Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	22.656.580
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	- 280.417
- Gewinne/ +Verluste aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens	- 1.525.823
- sonstige fondsunwirksame Erträge / + sonstige fondsunwirksame Aufwendungen	314.454
Cash Flow aus dem Ergebnis	-15.613.271
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	24.262
- Zunahme / + Abnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-4.810.549
- Zunahme / + Abnahme von Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen ¹⁾	-19.022.568
- Zunahme / + Abnahme von Forderungen gegenüber beteiligten Unternehmen	11.668
- Zunahme / + Abnahme der sonstigen Forderungen	-2.447.224
-Zunahme/ + Abnahme von Wertpapieren und Geschäftsanteilen im Umlaufvermögen	-
- Zunahme/ + Abnahme der aktiven Rechnungsabgrenzungsposten	2.462.989
- Abnahme/ + Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen	-656.720
- Abnahme/ + Zunahme der Verbindlichkeiten aus Wechsel u. Anzahlungen auf Bestellungen	-
- Abnahme/ + Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbunden Unternehmen	1.193.692
- Abnahme/ + Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber beteiligten Unternehmen	-
- Abnahme/ + Zunahme der sonstigen Verbindlichkeiten	-1.325.968
- Abnahme/ + Zunahme der passiven Rechnungsabgrenzungsposten	1.444.852
- Abnahme/ + Zunahme Rückstellungen	- 1.637.250
Cash Flow aus der operativen Tätigkeit	-40.376.087
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	
- Auszahlungen für Anlagezugang (Sachanlagen u. immat. Vermögensgegenstände)	-28.481.521
+ Einzahlung (Verkaufserlös) aus Anlagenabgang (Sachanlagen u. immat. Vermögensgegenstände)	1.895.804
- Auszahlung für den Erwerb von Finanzanlagen	-
+ Einzahlung aus dem Abgang von Finanzanlagen	1.464.286
- Rückzahlung/ + Einzahlung von Kostenbeiträgen von Dritten	1.256.906
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-23.864.525
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	
- Rückzahlung/ + Einzahlung von Eigenkapital	-
- Gewinnausschüttung	-
- Vergabe/ + Tilgung von gewährten Krediten	-
- Zunahme/ + Abnahme von Forderungen gegenüber Kreditinstituten (ausgen. täglich fällige)	-
- Abnahme/ + Zunahme von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (ausgen. täglich fällige)	- 58.307.779
- Tilgung/ + Aufnahme von Krediten gegenüber verbundenen Unternehmen	-
- Tilgung/ + Aufnahme von Krediten gegenüber beteiligten Unternehmen oder gegen sonstige	-
- Tilgung/ + Aufnahme begebener Anleihen	-
- Rückzahlungen Lease Finanzierungen	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-58.307.779
Free Cash Flow	
Cashflow aus der operativen Tätigkeit	-40.376.087
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-23.864.525
Free Cash Flow	-64.240.612

Fondsveränderungsrechnung

Fondsmittelbestand zum Periodenanfang	
- Verbindlichkeiten/+ Forderungen gegenüber ÖBB-Finanzierungsservice GmbH - täglich fällig	61.170.457
+ Forderungen gegenüber Kreditinstituten - täglich fällig	230
- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten - täglich fällig	-
+ Kassenbestand und Schecks	1.091.166
Fondsmittelbestand zum Periodenanfang	62.261.853
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	
Cash Flow aus der operativen Tätigkeit	-40.376.087
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-23.864.525
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-58.307.779
Fondsmittelbestand zum Periodenende	- 60.286.538

4. Bestätigungsvermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der

**Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft,
Wien,**

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2023 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 den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer 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 unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses 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 den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer 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 den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer 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.

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.

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 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 haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Lagebericht festgestellt.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Robert Valenta.

Wien

20. März 2024

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft



qualifiziert elektronisch signiert:
Mag. Robert Valenta
Wirtschaftsprüfer

Auszug aus dem Protokoll der ordentlichen Hauptversammlung der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft vom 06.05.2024 aufgenommen vom öffentlichen Notar Mag. Constantin Hoheneck, Geschäftszahl: 1.388

Zum 2. (zweiten) Punkt der Tagesordnung: -----
„Beschlussfassung über die Ergebnisverwendung des Geschäftsjahres 2023“ -----

- 4 -

weist der Herr Vorsitzende darauf hin, dass der Jahresabschluss zum 31. (einunddreißigsten) Dezember 2023 (zweitausenddreihundzwanzig) einen Bilanzverlust in Höhe von EUR 328.528.299,98 (Euro dreihundertachtundzwanzig Millionen fünfhundertachtundzwanzigtausendzweihundertneunundneunzig Komma achtundneunzig) ausweist, welcher jedenfalls auf neue Rechnung vorzutragen ist. Daher entfällt – wie der Herr Vorsitzende ausführt - eine Beschlussfassung zu diesem Tagesordnungspunkt. -----

Bericht des Aufsichtsrates an die Hauptversammlung der Rail Cargo Austria AG gemäß § 96 Aktiengesetz

Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG fünf ordentliche Sitzungen und alle ihm nach dem Gesetz und von der Satzung übertragenen Aufgaben wahrgenommen.

Im Vorstand hat es im Jahr 2023 Veränderungen gegeben. Herr Christoph Grasl, MBA, MSc wurde mit 03.04.2023 zum Vorstandsmitglied der Rail Cargo Austria AG bestellt; Herr Imre Kovacs ist mit 31.12.2023 als Vorstandsmitglied der Rail Cargo Austria AG zurückgetreten. Mit 01.01.2024 wurde Dr.ⁱⁿ Bettina Castillo zur Vorständin der Rail Cargo Austria AG bestellt.

Aufsichtsrat und Vorstand haben im Berichtsjahr intensiv die wirtschaftliche Lage und strategische Weiterentwicklung des Unternehmens sowie wesentliche Ereignisse, Investitionen und Maßnahmen beraten.

Das Jahr 2023 stand unter den Zeichen der Strom-/Diesel-Preisschere, der insgesamt in Europa spürbaren Wirtschaftskrise und der damit verbundenen Mengeneinbrüche (insbesondere im Einzelwagenverkehr), die spätestens ab Juni 2023 zu einer wirtschaftlich nicht nachhaltigen Situation der Rail Cargo Austria AG geführt haben. Ab diesem Zeitpunkt und während des gesamten Geschäftsjahres wurden die Ereignisse und deren Auswirkungen auf die Gesellschaften der Rail Cargo Group (in der Folge „RCG“) intensiv beobachtet. Die aufgrund des weiterhin bestehenden Krieges in der Ukraine sukzessive verhängten Wirtschaftssanktionen der EU gegenüber Russland und Belarus zeigten im Verkehrsaufkommen der RCG sowie im Geschäftsverlauf negative Auswirkungen.

Im Bereich des Beteiligungsmanagements wurde der Verschmelzung der Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o. mit der Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. sowie dem Anteilsverkauf Technical Services Hungaria Järműjavító Kft. an Tatravagonka a.s. zugestimmt.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in schriftlicher und mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung einschließlich der Risikolage im Teilkonzern Rail Cargo Austria (Rail Cargo Group) unterrichtet und Auskunft gegeben.

Darüber hinaus war der Vorsitzende des Aufsichtsrates regelmäßig mit dem

Vorsitzenden des Vorstandes in Kontakt, um über die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens zu diskutieren.

Der Prüfungsausschuss zur Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und Konzernabschlusses, des Vorschlags für die Gewinnverteilung, des Lageberichts und Konzernlageberichts sowie des Vorschlags des Aufsichtsrats für die Auswahl des Abschlussprüfers und Konzernabschlussprüfers tagte zweimal ordentlich. Des Weiteren gab es eine außerordentliche Sitzung des Prüfungsausschusses, wo es konkret um die ab Juni 2023 eingetretenen Budgetabweichungen und den aktuellen Stand Budget und Mittelfristplan 2024-2029 ging.

Kein Aufsichtsratsmitglied war bei mehr als der Hälfte der Sitzungen abwesend.

Der Vorstand der Rail Cargo Austria AG hat dem Aufsichtsrat den mit dem Bestätigungsvermerk testierten Jahresabschluss 2023 (Einzelabschluss) und den Lagebericht sowie den Corporate Governance Bericht, den mit dem Bestätigungsvermerk testierten Konzernabschluss 2023 und den Konzernlagebericht der Rail Cargo Austria AG sowie den Vorschlag für den Verlustvortrag vorgelegt.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss zum 31.12.2023 (Einzelabschluss) samt Anhang, Lagebericht und Corporate Governance Bericht sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht wurden von der KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Sämtliche Abschlussunterlagen, der Ergebnisverwendungsvorschlag des Vorstandes und die Prüfungsberichte der Abschlussprüfer wurden im Prüfungsausschuss eingehend mit den Prüfern behandelt und dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat die Unterlagen gemäß § 96 Aktiengesetz geprüft und keine Beanstandungen festgestellt und stimmt dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Der Lagebericht bzw. Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss bzw. Konzernabschluss.

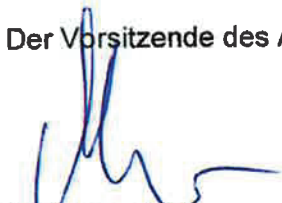
Der Aufsichtsrat hat – nach eingehender Beratung im Prüfungsausschuss mit den Abschlussprüfern - den Jahresabschluss 2023 geprüft und gebilligt, wodurch dieser gemäß § 96 Abs. 4 Aktiengesetz schlussendlich festgestellt ist, den Corporate Governance Bericht genehmigt sowie den Lagebericht des Geschäftsjahres 2023, den gemäß § 245a UGB aufgestellten Konzernabschluss 2023 und den Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2023 geprüft und zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes der Rail Cargo Austria

AG an, den ausgewiesenen Jahresverlust in Höhe von EUR 36.778.065,29 auf neue Rechnung vorzutragen.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei der Unternehmensleitung sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates:



Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Wien, am 23.04.2024

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (248731g)

Bilanz veröffentlicht: Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023



Stichtag Sonntag, den **31. Dezember 2023**

Veröffentlicht auf EVI am 23.08.2024

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023

Anhänge zur Veröffentlichung

230824_Rail Cargo Austria AG_2023.pdf (715.4 Kb)

Verantwortlich für den Inhalt: Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (248731g)

<https://www.evi.gv.at/b/pi/bl5-cd4>