



Heute.
Für morgen.
Für uns.

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2019
ÖBB-HOLDING AG

Zahlen, Daten, Fakten

STEUERUNG. Kennzahlen sind für das strukturierte Arbeiten unerlässlich. Das gilt auch für den Themenbereich Nachhaltigkeit.

Die wichtigsten Nachhaltigkeitskennzahlen der ÖBB werden jährlich aktualisiert und sind zwecks besserer Übersichtlichkeit in ökonomische, ökologische und soziale Kennzahlen gegliedert. Um dazu auch etwaige Entwicklungen beziehungsweise Trends herauszulesen, finden Sie in nachstehender Tabelle die Nachhaltigkeitskennzahlen zu den Jahren 2018 bis 2019.

Key-Facts & Figures – die wichtigsten Nachhaltigkeitskennzahlen

	2018	2019
Wirtschaftskennzahlen		
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	29.710	31.254
Eigenkapitalquote (in %)	8,5	8,5
Bruttoinvestitionen (in Mio. EUR)	2.591	2.700
Gesamterträge (in Mio. EUR)	6.726	6.945
EBT (in Mio. EUR)	168	169
Leistungskennzahlen		
Fahrgäste (in Mio.)	474,2	476,8
davon Bahn (in Mio.)	261,4	266,6
davon Bus (in Mio.)	212,8	210,2
Nettotonnen (in Mio. t)	111	105,3
Gesamtbruttotonnenkilometer (in Mrd. Gbtkm)	75,6	78,7
Innovationsmanagement – Eingereichte Ideen / Umgesetzte Ideen	1.124 / 229	1.128 / 157
Umweltkennzahlen		
CO ₂ -Einsparungen durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn & Bus) (in Mio. t)	4,2	4,2
Gesamte Treibhausgasemissionen im Mobilitätssektor (CO ₂ -Äquivalent in Mio. t)	0,28	0,29
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene	8,4	8,2
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus	90,2	94,7
CO ₂ -Ausstoß in g/tkm – Gütertransport Schiene	2,0	2,2
Gesamter ÖBB Energieverbrauch in GWh (ÖBB + Externe: 16,7 Hz + 50 Hz)	3.004	2.970
Gesamter Bahnstrom in GWh (ab UW)	1.910	1.893
Prozentanteil erneuerbarer Energieträger am ÖBB Traktionsstrom	100	100
Wasserverbrauch (in Mio. m ³)	2,8	2,0
gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen)	36	32
nicht gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen)	2.054	2.085
Investitionen in den Lärmschutz an Bestandsstrecken (in Mio. EUR)	4,3	7,2
Eingesetzte Menge Glyphosat (in Tonnen)	2,7*	5,1
Sozialkennzahlen		
MitarbeiterInnen	43.411	43.709
davon Lehrlinge	1.770	1.805
Frauenquote (in %)	12,8	13,0
Frauenquote bei Lehrlingen (in %)	17,2	18,2
betrieblicher Sicherheitsindex (BSX)	98	68
Arbeitsunfallrate (Unfälle pro 1.000 MitarbeiterInnen)	18,5	18,2
Aus- und Weiterbildung (Teinehmerstunden in Mio.)**	–	1,57

* Der geringe Wert ist auf eine heiße und trockene Witterung mit unterdurchschnittlichem Pflanzenwuchs zurückzuführen sowie auf die technische Verfügbarkeit des Spritzzuges, dies hat auch zu weniger kontrollierten Gleiskilometern / Flächen in diesem Jahr geführt hat.

** Aufgrund einer Systemumstellung gibt es für die Vorjahre keine vergleichbare Datenbasis.

Weitere Kennzahlen finden Sie im ÖBB Geschäftsbericht 2019 unter: konzern.oebb.at/gb2019

Inhalt

2	Kommentar des Vorstands
4	Einleitung
84	Gastkommentar
104	Impressum
12	Nachhaltigkeitsbausteine
14	Klimaschutz
20	Anpassung an den Klimawandel
24	Emissionen
28	Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden, Wasser
34	Biodiversität & Artenvielfalt
38	Green Procurement
40	Innovation & Technologie
44	Green Finance
46	Leistbare & zugängliche Mobilität
50	Gesundheit, Safety, Security
56	Vielfalt & Chancengleichheit
60	Compliance
62	Soziale Verantwortung & Kooperationen
64	Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber
68	Generationenwandel
70	Wirtschaftsmotor ÖBB
72	Personalentwicklung / Aus- & Weiterbildung



ÜBER DIESEN BERICHT. Die ÖBB berichten seit 2006 transparent und regelmäßig über ihre Nachhaltigkeitsperformance. Der vorliegende Bericht ist der zehnte dieser Art und zugleich der erste zertifizierte Nachhaltigkeitsbericht der ÖBB auf Konzernebene. Der Inhalt orientiert sich an den 17 Bausteinen der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und gibt einen Einblick in die Nachhaltigkeitsperformance der ÖBB im Jahr 2019.

76	Fallbeispiele
78	Spezialisten für den Klimawandel
80	Klimaschutz bringt Innovationen
82	Corona und seine Folgen

Report

86	Risiko- und Auswirkungsanalyse
93	Global Reporting-Initiative-Index
101	Erklärung der gesetzlichen Vertreter
102	Prüfbericht

Highlights 2019

auf der hinteren Umschlaginnenseite

Nachhaltigkeitsbericht 2019/20

Kommentar des Vorstands



ÖBB-HOLDING-VORSTAND. Mag. Arnold Schiefer (CFO), Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä (CEO)

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

Aktuell bestimmen weltweit zwei zentrale Themen die öffentliche und die politische Debatte: Zum einen ist da die noch immer nicht überwundene Coronakrise mit all ihren gesundheits- und wirtschaftspolitischen Implikationen, deren Ende und damit die endgültigen Folgen noch nicht mit letzter Gewissheit abschätzbar sind. Zum anderen ist das zweite Schlüsselthema unserer Zeit der Klimawandel, der aufgrund von COVID-19 im öffentlichen Diskurs zwar etwas in den Hintergrund geraten, dessen Bedeutung aber nach wie vor unbestritten ist. Beide Themen haben auf die ÖBB einen ganz massiven Einfluss.

Die Pandemie als vorübergehender „Gamechanger“

COVID-19 hat die ÖBB wie beinahe alle Unternehmen heftig getroffen. Konnte das Unternehmen 2019 noch einen neuen Fahrgastrekord verzeichnen und mit 169 Millionen Euro einen soliden Gewinn erwirtschaften, so wird 2020 ein Jahr der negativen Rekorde. Am Höhepunkt der Pandemie im April 2020 sind die Fahrgastzahlen um über 90 Prozent eingebrochen. Die Mengen im Schienengüterverkehr werden infolge der durch COVID-19 entstandenen Wirtschaftsmalaise mittelfristig rund 20 Prozent unter dem Niveau von 2019 bleiben. Der wirtschaftliche Schaden für die ÖBB wird sich laut aktuellen Prognosen im laufenden Geschäftsjahr

auf bis zu 800 Millionen Euro summieren. Corona hat damit – zumindest vorübergehend – die „Spielregeln“ deutlich verschoben.

Der öffentliche Verkehr und insbesondere das klimafreundliche System Bahn wird jedenfalls eine entscheidende Rolle spielen.

Klimawandel sorgt für dauerhafte Veränderungen

Die Krise bietet – wie alle anderen auch – aber natürlich auch neue Chancen. Vorausgesetzt, das Hochfahren der Wirtschaft orientiert sich an Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Und die Zeichen dafür stehen gar nicht schlecht! Die Coronapandemie hat uns in Europa und damit auch in Österreich vor Augen geführt, wie abhängig wir von anderen Wirtschaftsräumen sind. Regionalität und Wertschöpfung im eigenen und europäischen Wirtschaftsraum ist wieder ein wichtiges Thema geworden. Gleichzeitig hat uns diese Notlage die Möglichkeiten der Digitalisierung und das Potenzial für neue Arbeitsformen vor Augen geführt. Und auf politischer Ebene weist der Green Deal der Europäischen Union den Weg in Richtung einer klimaneutralen Wirtschaft.

Der öffentliche Verkehr und insbesondere das klimafreundliche System Bahn wird auf diesem Weg jedenfalls eine entscheidende Rolle spielen. Denn eines scheint mittlerweile allen Beteiligten klar zu sein: Wir brauchen Wirtschaftswachstum. Dieses darf jedoch nicht wieder auf Kosten der Umwelt, auf Kosten unseres Klimas und damit auf Kosten zukünftiger Generationen gehen. Wir müssen mit aller Kraft die Gesundheits- und Wirtschaftskrise bewältigen, dürfen dabei aber keinesfalls auf die bestehende Klimakrise vergessen. Der Klimawandel wird zwangsläufig für eine dauerhaftere Veränderung unseres Handelns sorgen.

Ökonomisch, ökologisch und sozial

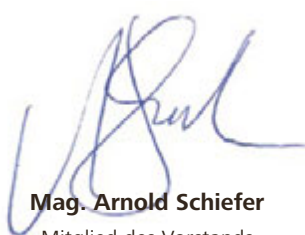
Nachhaltigkeit ist für die ÖBB der Schlüssel für langfristigen unternehmerischen Erfolg. Wir bekennen uns daher zu einer ressourcenschonenden Ausrichtung unseres gesamten unternehmerischen Handelns. Der Konzern lebt Nachhaltigkeit gesamthaft und orientiert sich an den drei Säulen Ökologie, Ökonomie und Soziales. Denn eine nachhaltige Unternehmensausrichtung verknüpft erfolgreiches Wirtschaften, ökologische Verträglichkeit sowie soziale Verantwortung und bringt sie in ein ausgeglichenes Verhältnis. Basierend auf den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse 2018 und den Sustainable Development-Goals der Vereinten Nationen (SDGs) wurden für die neue ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie 17 Bausteine hergeleitet. Mit einer großen Bandbreite, die vom Klimaschutz über Innovation und Technologie, Green Finance und nachhaltiger Beschaffung bis hin zur Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter reicht.

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht soll Ihnen einen umfassenden Einblick in alle Bereiche des Themas Nachhaltigkeit und deren zugehörige Aktivitäten und Schwerpunkte im ÖBB-Konzern geben. Wir wollen transparent machen, wo wir stehen und wie wir unsere Ziele zu erreichen gedenken. Und wir wollen damit auch einen Anstoß für weitere Debatten leisten.



Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG



Mag. Arnold Schiefer

Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

Nachhaltig erfolgreich

TRANSPARENTE BERICHT-ERSTATTUNG. Die Struktur des ÖBB-Konzerns, wichtige Grundsätze, das Nachhaltigkeitsmanagement und die 17 Bausteine der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie im Überblick.

Die ÖBB berichten seit 2006 transparent und regelmäßig über ihre Nachhaltigkeitsperformance. Der Nachhaltigkeitsbericht 2019 ist der zehnte dieser Art der ÖBB und beinhaltet Informationen über Nachhaltigkeitsaktivitäten im gesamten ÖBB-Konzern. Der vorliegende Bericht orientiert sich

an den 17 Bausteinen der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und ist zugleich der erste zertifizierte Nachhaltigkeitsbericht auf Konzernebene, mit dem die ÖBB einen Einblick in die Nachhaltigkeitsperformance des Jahres 2019 geben. Die enthaltenen Kennzahlen zu den jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen sind grundsätzlich für die Jahre 2018 und 2019 angegeben. **GRI 102-50**

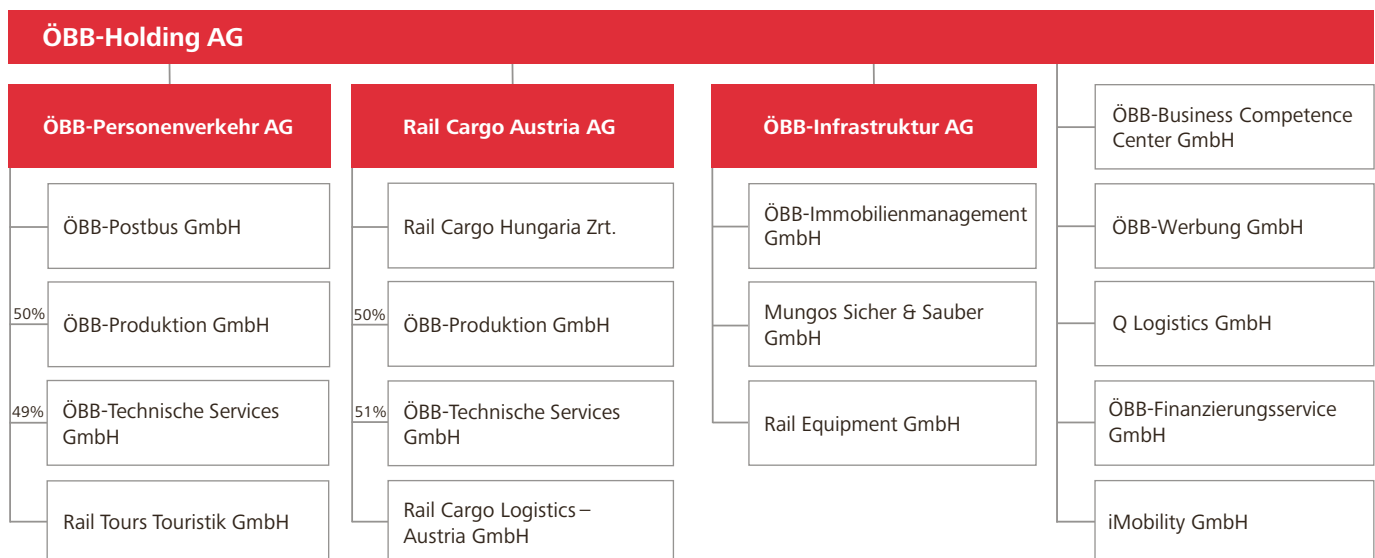
Dieser Bericht wurde gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes und in Anlehnung an die GRI-Standards (Global Reporting-Initiative) gemäß der „Option KERN“ erstellt. Des Weiteren bekennen sich die ÖBB zu den SDGs und tragen durch ihre Geschäftstätigkeit aktiv zur Verwirklichung der globalen Entwicklungsziele bei. Der GRI-Index mit den im Bericht erfüllten GRI-Standards ist ab Seite 88 dargestellt. Zur besseren

Information sind die angesprochenen GRI-Standards auch direkt bei den jeweiligen Textpassagen angeführt. Die Berichtsgrenze umfasst den ÖBB-Konzern sowie seine Tochtergesellschaften in Österreich. Ausländische Tochtergesellschaften sind aufgrund der aktuellen Datenlage nicht einbezogen, dies wird in den nächsten Jahren kontinuierlich verbessert. **GRI 102-54**

Aufbau und Organisation des ÖBB-Konzerns

GRI 102-1 bis 3, 102-5 und 102-6

Die ÖBB sind nach dem Bundesbahnstrukturgesetz organisiert und seit dem 1. Jänner 2005 in vier selbstständige Teilkonzerne gegliedert. An deren Spitze steht die **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG)**, die als Muttergesellschaft für die strategische Ausrichtung des Konzerns verantwortlich ist. Der



ÖBB-KONZERN. Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. Stand: 31.12.2019



**NACHHALTIG UNTER-
WEGS.** Die ÖBB bauen
und betreiben Infra-
struktur im Auftrag der
Republik, gehören zu
den größten Auftragge-
bern für die heimische
Wirtschaft, sind be-
deutender Arbeitgeber
und einer der größten
Lehrlingsausbilder des
Landes



AUF SCHIENE. Die ÖBB-Personenverkehr AG ist Österreichs führender Dienstleister für Personenmobilität auf der Schiene

Sitz der Gesellschaft befindet sich Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen.

Die Anteile am Unternehmen werden zu 100 Prozent von der Republik Österreich gehalten, die Anteilsrechte werden vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) verwaltet.

Die ÖBB sind Österreichs größter Mobilitäts- und Logistikdienstleister. Sie bauen und betreiben Infrastruktur im Auftrag der Republik, gehören zu den größten Auftraggebern für die heimische Wirtschaft, sind bedeutender Arbeitgeber und einer der größten Lehrlingsausbilder des Landes.

Die Hauptaufgaben der **ÖBB-Holding AG** sind die Ausübung der Anteilsrechte und die einheitliche strategische Ausrichtung des

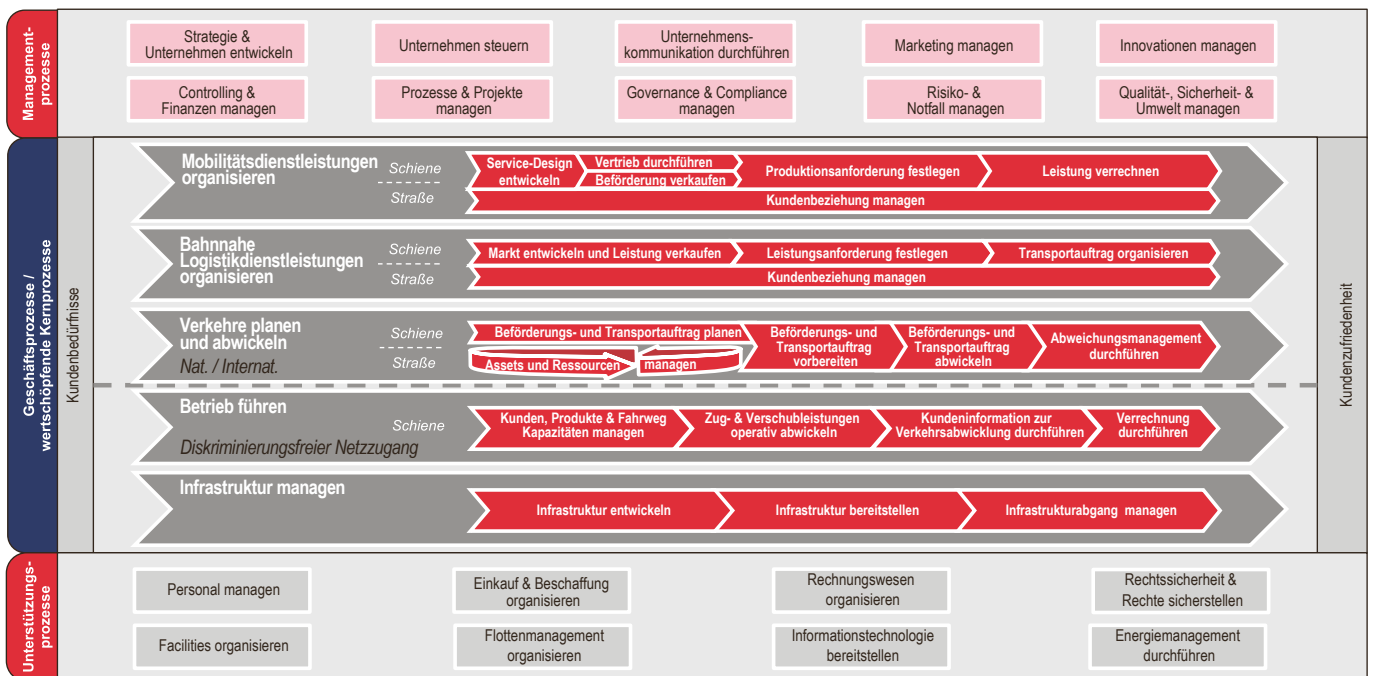
ÖBB-Konzerns. Das beinhaltet die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel. Darüber hinaus ist die ÖBB-Holding AG für die Sicherstellung aller Maßnahmen für den konzerninternen Personalausgleich verantwortlich.

Der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr AG** ist Österreichs füh-

Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen GRI 102-4 (siehe auch ÖBB Geschäftsbericht 2019, Seite 53)

	ÖBB-Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB-Infrastruktur	ÖBB-Konzern inkl. sonstige*
Beteiligungen >50%	6	43	20	79
<i>davon im Ausland</i>	1	36	0	40
Beteiligungen 20-50%	3	10	3	16
<i>davon im Ausland</i>	0	7	1	9
Beteiligungen <20%	2	4	3	8
<i>davon im Ausland</i>	2	4	2	7
Summe	11	57	26	103
<i>davon im Ausland</i>	3	47	3	56

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



V2.4

ÖBB-Konzern Prozesslandkarte

Ein Überblick über alle wesentlichen und wertschöpfenden Prozesse und deren Zusammenhang samt Fokus auf den Kunden

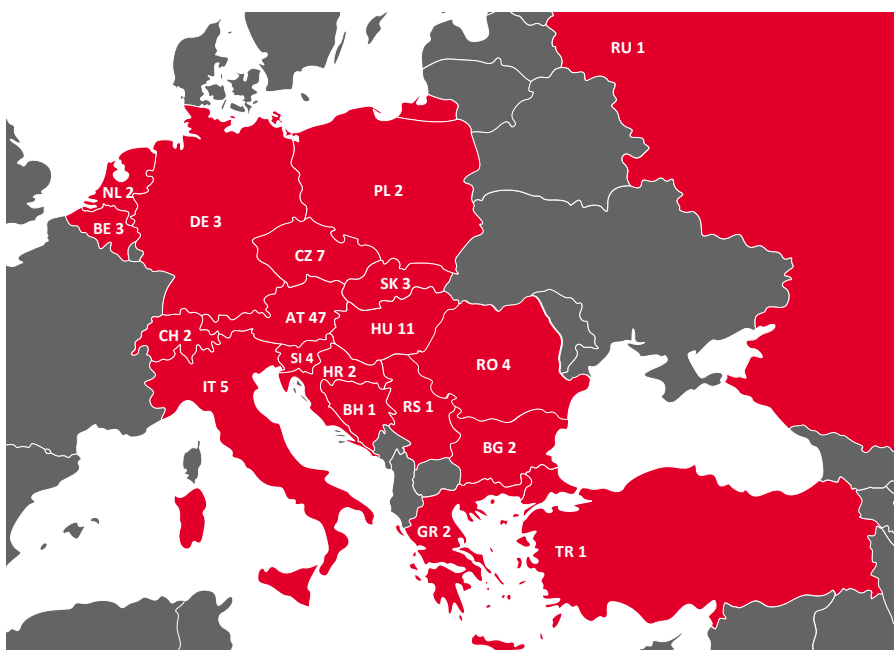
render Dienstleister für Personenmobilität auf der Schiene und am Busmarkt. Er ist für die Konzeption und Umsetzung des Angebots, die Koordination des Leistungserstellungsprozesses, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung der Personenverkehrsleistungen zuständig. Gemeinsam mit der Tochter **ÖBB-Postbus GmbH** koordiniert die ÖBB-Personenverkehr AG ein optimal abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

Die **Rail Cargo Austria AG** ist der international agierende Güterverkehrsteilkonzern. Sie tritt am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auf. Die Heimmärkte sind Österreich und Ungarn. Darüber hinaus ist die RCG in mehreren europäischen Ländern in Eigentraction unterwegs. Ziel ist es, in Österreich Marktführer zu bleiben und im europäischen Schienengüterverkehr die starke Marktposition als Nr. 2 weiter auszubauen.

Die Rail Cargo Austria AG ist Spezialist für Bahntransporte mit speditionellen Zusatzleistungen und bietet als solcher ein umweltverträgliches, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem in Verbindung mit professionellen und maßgeschneiderten Dienstleistungen an. Die **ÖBB-Produktion GmbH** und die **ÖBB-Technische Services GmbH** sind gemeinsame Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG und bieten Leistungen in den Bereichen Zugantrieb und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an. Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur AG** baut und betreibt die Schieneninfrastruktur in Österreich samt 1.048 Bahnhöfen und Haltestellen (Güter- und Personenverkehr). Diese wird sowohl von konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als auch von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria genutzt. Außerhalb Österreichs hält der ÖBB-Konzern Beteiligungen an 56 Gesellschaften in 18 Ländern.

Wesentliche Prozesse

Die obenstehende Prozesslandkarte bietet einen Überblick über alle wesentlichen Prozesse des Unternehmens. Die Darstellung der >



INTERNATIONAL. Außerhalb Österreichs halten die ÖBB Beteiligungen in 18 Ländern



EINE NACHHALTIGE Unternehmensausrichtung verknüpft erfolgreiches Wirtschaften, ökologische Verträglichkeit sowie soziale Verantwortung

Zusammenhänge samt Fokussierung auf Kunden und Wertschöpfung steht hierbei im Mittelpunkt. Sie ist nach Prozesskategorie (Geschäfts-, Management- und Unterstützungsprozesse) gegliedert und nach Detaillierungsebenen aufgebaut.

Corporate Governance

GRI 102-18

Der ÖBB-Konzern will das Vertrauen seiner Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich der ÖBB-Konzern in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie seit

11. April 2014 am Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (davor am Österreichischen Corporate-Governance-Kodex). Der Vorstand

Nachhaltiges Handeln

Eine nachhaltige Unternehmensausrichtung **verknüpft erfolgreiches Wirtschaften, ökologische Verträglichkeit sowie soziale Verantwortung** und bringt die einzelnen Bausteine in ein ausgeglichenes Verhältnis. Nachhaltiges Handeln im eigentlichen Sinn bedingt **das Nutzen von Chancen aber auch eine Mitigation von Risiken im Mittel- bzw. Langfristhorizont.**

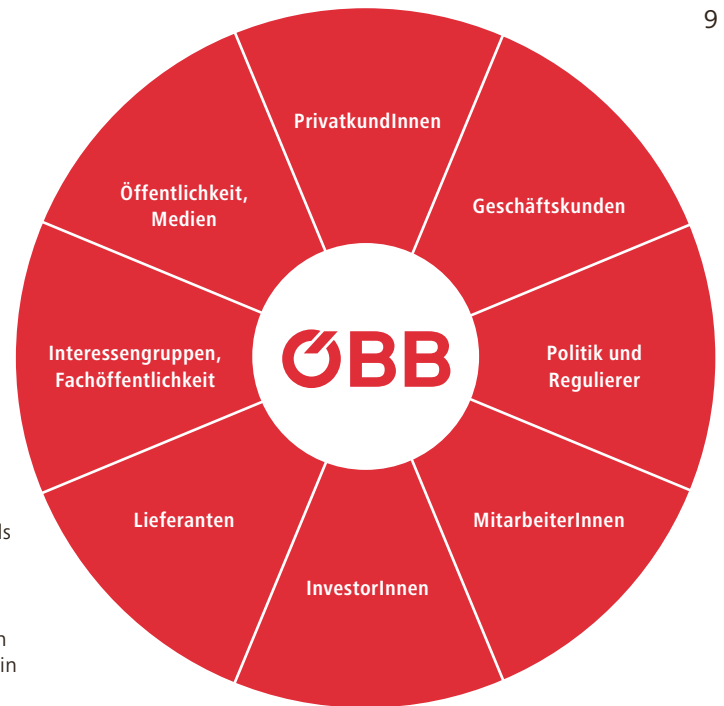
der ÖBB-Holding AG verfolgt eine Unternehmensstrategie, die auf die Interessen des Eigentümers, der Republik Österreich, der Kundinnen und Kunden sowie der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen ausgerichtet ist. Er berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Geschäftsentwicklung und legt ihm – dem Gesetz,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

Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter **konzern.oebb.at/cg2019** verfügbar.

Nachhaltigkeit als Weg zu langfristigem unternehmerischen Erfolg

GRI 103-1, 103-2, 103-3

Eine nachhaltige Unternehmensausrichtung verknüpft erfolgreiches Wirtschaften, ökologische Verträglichkeit sowie soziale Verantwortung und bringt die einzelnen Bausteine in ein ausgeglichenes Verhältnis. Nachhaltiges Handeln im eigentlichen Sinn bedingt das Nutzen von Chancen, aber auch eine Mitigation von Risiken im Mittel- und Langfristhorizont. Hier entstehen aus unternehmerischer Sicht insbesondere zwischen Ökonomie und Ökologie intensive Wechselwirkungen. Nicht zuletzt wegen der zu erwartenden Zunahme der Monetarisierung von ökologischen Effekten ist die „grüne Nachhaltigkeit“ sehr eng mit einer nachhaltigen Absicherung des Unter-



nehmenserfolgs des ÖBB-Konzerns verbunden. Die ÖBB bekennen sich zu einer nachhaltigen Ausrichtung ihres unternehmerischen Handelns. Dies erfolgt insbesondere auch unter Berücksichtigung der Langlebigkeit der wesentlichen ÖBB Assets wie Infrastrukturanlagen, jedoch auch Schienenfahrzeugen. Zusätzlich sind sich die ÖBB ihrer sozialen Verantwortung in der Gesellschaft bewusst und setzen laufend Maßnahmen, um dieser gerecht zu werden.

Nachhaltigkeitsmanagement: Aufbau und Entscheidungsgremien

GRI 102-18, 102-19 und 102-20

Der ÖBB-Konzern lebt Nachhaltigkeit gesamthaft und orientiert sich an den klassischen drei Säulen der Nachhaltigkeit: Ökologie, Ökonomie und Soziales. Der Aufsichtsrat sowie die höchsten Entscheidungsgremien werden regelmäßig über nachhaltigkeitsrelevante Entwicklungen und spezielle Nachhaltigkeitsthemen informiert. Generelle Informationen zum Aufbau der Entscheidungsgremien finden sich im Geschäftsbericht 2019 auf den Seiten 44 bis 49. Die ÖBB haben im Unternehmen grundsätzliche Strukturen und Prozesse für das Nachhaltigkeitsmanagement verankert. Um den Weg in eine nachhaltigere Zukunft zu systematisieren, betreiben die ÖBB ein professionelles Nachhaltigkeitsmanagement auf Konzernebene. Bereits im Jahr 2008 wurde in der ÖBB-Holding eine eigene Koordinationsstelle für die konzernweite Steuerung der Nachhaltigkeitsagenden implementiert.

STAKEHOLDER. Als größter Mobilitätsdienstleister Österreichs stehen die ÖBB mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt

Das Nachhaltigkeitsteam der ÖBB-Holding AG ist für den Vorschlag der Konzernziele und Stoßrichtungen zu den Nachhaltigkeitsthemen verantwortlich. Um die Vielfalt eines Mobilitäts- und Infrastrukturunternehmens zum Thema Nachhaltigkeit möglichst breit abzudecken sowie Schwerpunkte und aktuelle Schlüsselthemen des ÖBB-Konzerns zu definieren, ist ein regelmäßiger Austausch mit den jeweiligen Ansprechpartnern der Teilkonzerne wesentlich. Sowohl das Setzen von gezielten Maßnahmen wie auch deren Durchführung wird von den Teilkonzernen eigenverantwortlich realisiert.

Um die Umsetzung zu überwachen und die Nachhaltigkeitsleistung zu steuern, betreiben die ÖBB ein Kennzahlen-Monitoring. Anhand dieser Steuerungs- und Berichtskennzahlen lassen sich nicht nur wirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Nachhaltigkeitsleistungen steuern.

Wesentliche Themen

Neben anderen Instrumenten ist die Wesentlichkeitsanalyse eine Methode, mit der die ÖBB in regelmäßigen Abständen sowohl essenzielle Themen identifizieren und priorisiert als auch Schwerpunkte bei der Maßnahmenentwicklung setzen. Dabei spielen insbesondere die Einschät-

Infobox zu Stakeholdern GRI 102-14

Die ÖBB erreichen und bewegen viele Menschen. Die Berührungspunkte sind vielfältig, manchmal auch sensibel. Für die ÖBB beinhaltet der Begriff Stakeholder viele **unterschiedliche Interessengruppen**, die sich zum Teil innerhalb des ÖBB-Konzerns befinden, aber darüber hinaus auch externe Gruppen umfasst. Eine enge Einbindung der eigenen Stakeholder und ein aktiver Dialog sind wichtiger denn je und auch für die ÖBB ein langfristiges Erfolgskriterium.

Die wichtigsten Stakeholder der ÖBB

Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs stehen die ÖBB natürlich mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt.

- **Wichtige interne Anspruchsgruppen der ÖBB:** Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter, Führungskräfte, Betriebsrätinnen und -räte ...
- **Wichtige externe Anspruchsgruppen der ÖBB:** Privatkunden, Geschäftskunden, Investoren, Politik und Regulierer, Lieferanten ...

Regelmäßiger Austausch mit Anspruchsgruppen schafft Vertrauen und die Basis für nachhaltiges Handeln. Die ÖBB nutzen für den Kontakt zu ihren Stakeholdern eine **Vielzahl von Dialogplattformen und Initiativen**. Die Aufmerksamkeit darauf, für welche Interessengruppen welche Aspekte von besonderer Relevanz sind, verdeutlicht der offene Dialog. Je intensiver der Kontakt, je früher die Ansichten der Stakeholder wahrgenommen werden können, umso besser können die ÖBB ihre Planungen und Handlungen darauf abstimmen und ihre Interessen in Einklang bringen. **Der Austausch schafft die Grundlage für das gegenseitige Verständnis und die gesellschaftliche Akzeptanz des unternehmerischen Handelns.** Die ÖBB wiederum erhalten neue Impulse von außen, die es ihnen ermöglichen, ganz im Sinne ihrer Strategie nachhaltig zu handeln.

Die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix

Die Wesentlichkeitsmatrix ergibt sich aus der Überschneidung der Stakeholderbefragung und der Ergebnisse der „Experten-Workshops“.



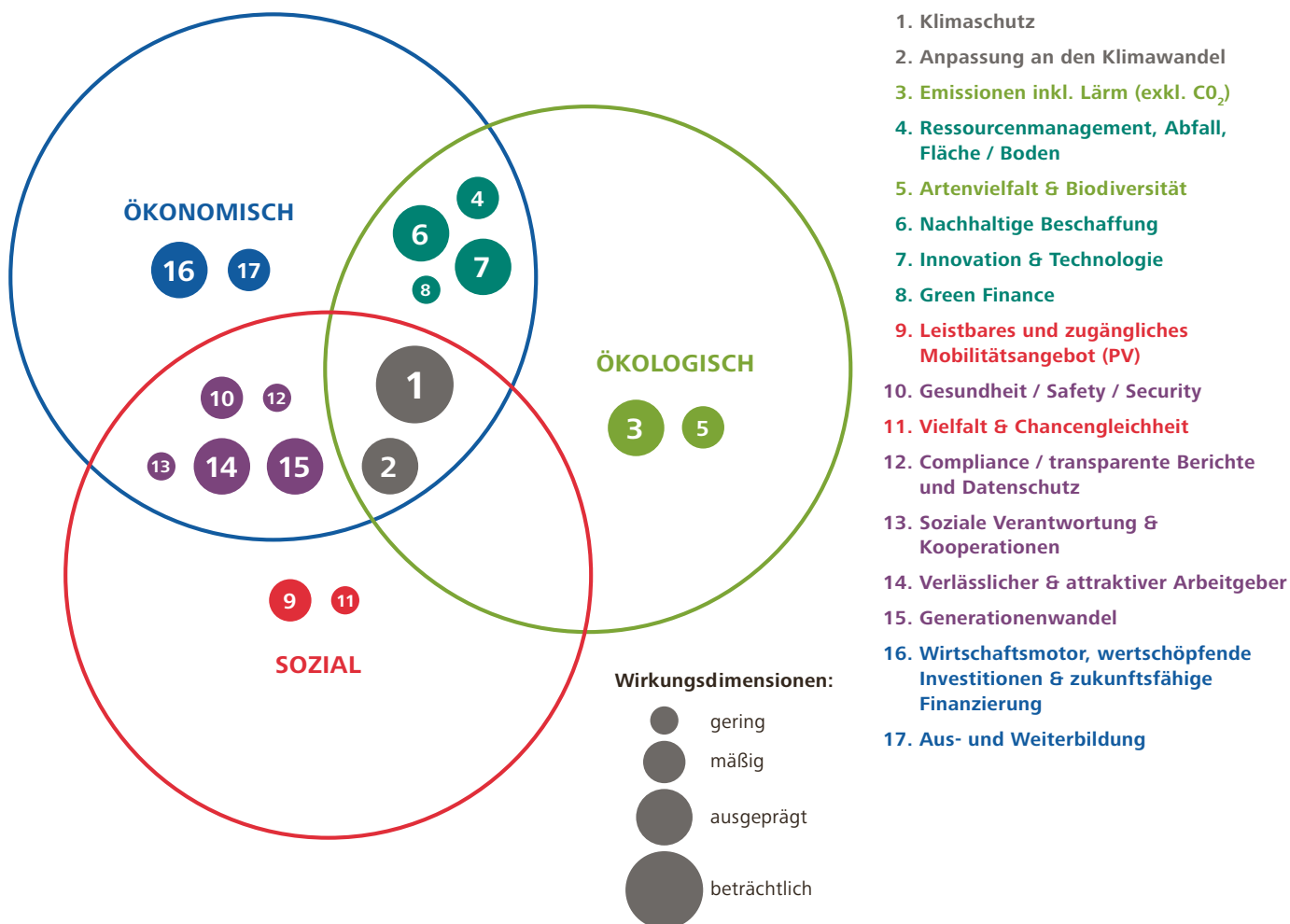
zung der internen und externen Stakeholder sowie die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Ökonomie, Ökologie und Soziales eine bedeutende Rolle. Im Jahr 2015 führten die ÖBB erstmals eine Wesentlichkeitsanalyse unter Einbeziehung ihrer Stakeholder durch. Um sich veränderten Gegebenheiten anzupassen, haben die ÖBB ihre Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2018 aktualisiert. Ziel war es, die wichtigsten Themen, die sowohl für die ÖBB als auch für die Stakeholder von wesentlicher Bedeu-

tung sind, zu identifizieren und zu priorisieren. Dieses Vorgehen diente gleichzeitig dazu, mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern in Kontakt zu treten und diese zu konsultieren. Im Rahmen von internen Expertenworkshops prüften Verantwortliche aus allen Geschäftsfeldern der ÖBB die Nachhaltigkeitsthemen auf Aktualität, Relevanz, fehlende Schwerpunkte und im Hinblick auf positive wie negative Ausrichtung des Unternehmens. Hierfür wurden Benchmarks durchgeführt und die

Themenliste mit den Leitlinien der Global Reporting-Initiative (GRI) abgeglichen. Zusätzlich wurden rund 700 Personen als interne und externe Stakeholder konsultiert und die Relevanz der einzelnen Themenstellungen bewertet. Die Überschneidung der Ergebnisse des Expertenworkshops und der Stakeholderbefragung ergibt die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix 2018. Für den Nachhaltigkeitsbereich 2019 haben sich in dieser Hinsicht keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

17 Bausteine mit ihren Wirkungsdimensionen in den 3-Säulen der Nachhaltigkeit



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

Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie: 17 Bausteine im Fokus GRI 102-46

Die Themenschwerpunkte der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wurden in der ersten Jahreshälfte 2020 zusammen mit Experten aus allen Teilkonzernen erarbeitet und angepasst. Ausgehend von den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse 2018 und den Sustainable Development-Goals der Vereinten Nationen (SDGs) wurden 17 Bausteine für die neue ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie hergeleitet und definiert. Die Abbildung zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gibt einen Überblick über die Verschränkung der 17 Nachhaltigkeitsbausteine innerhalb des „3-Säulen-Modells“. Die unterschiedlichen Größen der Kreise zeigen die Wirkungsdimensionen der Bausteine für die ÖBB und verdeutli-

chen die aktuelle Wesentlichkeit der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen für den ÖBB-Konzern insbesondere im Kontext zu Chancen und Risiken. Die Darstellung der Zusammenhänge der 17 ÖBB Nachhaltigkeitsbausteine mit den Themen der Wesentlichkeitsanalyse ist im GRI-Index (ab Seite 88) ersichtlich. Der Prozess zur Ausformulierung der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie (Definition der Ambitionen/Ziele, Stoßrichtungen und Kennzahlen zu den 17 Bausteinen) ist angelaufen und soll Ende 2020 abgeschlossen sein. Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich aber bereits an den 17 Bausteinen der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und gibt durch informative Zahlen, Daten und Fakten einen Einblick in die Nachhaltigkeitsperformance der Österreichischen Bundesbahnen. <

Sustainable Development-Goals – SDGs

Durch die Anfang 2016 in Kraft getretenen SDGs und die entsprechende **Agenda 2030** soll die Welt nachhaltiger und gerechter werden. Die Agenda umfasst 17 übergreifende SDGs zu den Themen **Armutsbekämpfung, Schutz des Planeten und Sicherstellung von Wohlstand für alle Menschen**. Bis 2030 sollen die Ziele durch die Zusammenarbeit verschiedenster Akteure aus Politik, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und der Wirtschaft vollständig umgesetzt sein. Im Mittelpunkt stehen die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung auf globaler Ebene. Für die ÖBB sind viele Elemente der SDGs direkt und indirekt relevant, wenn auch in unterschiedlicher Intensität und Ausprägung. **Die ÖBB bekennen sich zu den SDGs** und tragen als umweltfreundlicher Mobilitätsanbieter, attraktiver Arbeitgeber und verantwortungsvoller Infrastrukturmanager aktiv zur Verwirklichung der globalen Entwicklungsziele bei. Die Zusammenhänge der 17 ÖBB Nachhaltigkeitsbausteine und den Sustainable Development-Goals sind im GRI-Index ersichtlich. GRI 102-12, 103-2



Nachhaltig unterwegs

DIE ÖBB sind grün unterwegs, aber sie sind noch viel mehr als das. Sie arbeiten nachhaltig – und darin werden sie jeden Tag besser.

Die Themenschwerpunkte der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wurden in der ersten Jahreshälfte 2020 zusammen mit Expertinnen und Experten aus allen Teilkonzernen erarbeitet und angepasst.

Ausgehend von den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse 2018 und den Sustainable Development-Goals

der Vereinten Nationen (SDGs) wurden 17 Bausteine für die neue ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie hergeleitet und definiert.

17 Bausteine für eine nachhaltige Strategie

Die Abbildung zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gibt einen Über-

blick über die Verschränkung der 17 Nachhaltigkeitsbausteine innerhalb der drei Säulen ökonomisch, ökologisch und sozial.

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich an den 17 Bausteinen der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Wir werden auf den nachfolgenden Seiten entlang der 17 Bausteine durch informative Zahlen, Daten und Fakten über die Nachhaltigkeitsperformance 2019 der Österreichischen Bundesbahnen berichten.



KLIMASCHUTZ

Die ÖBB Klimaschutzstrategie

WIR SIND KLIMASCHUTZ.

Der Mobilitätssektor ist Teil des Klimaproblems – aber Bahn und öffentlicher Verkehr sind ein zentraler Teil der Lösung, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Klimaschutz und insbesondere das Setzen der wirkungsvollsten Maßnahmen, um das Klima und somit die Menschen zu schützen, gewinnt weltweit immer mehr an Bedeutung. Die ÖBB sind Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen und leisten jetzt schon einen sehr großen Beitrag für den Klimaschutz. Aufgrund ihrer Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus haben sie im Jahr 2019 Österreich Treibhausgas-

emissionen in der Höhe von rund 4,2 Millionen Tonnen erspart. Diese Menge an CO₂-Emissionen wäre nämlich angefallen, hätten die ÖBB Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr statt mit Bahn und Bus ersatzweise mit Pkw und Lkw auf der Straße erbracht.

Das Unternehmen sieht durch die Ausrichtung auf eine klimaneutrale Ökonomie großes Wachstumspotenzial für die Zukunft und hat sich mit der ÖBB Klimaschutzstrategie ambitionierte Ziele gesetzt.

Ziele der ÖBB Klimaschutzstrategie

CO₂-neutraler ÖBB Mobilitätssektor bis 2030 (Scope 1 und 2 – ohne Gebäude)

CO₂-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050 (Scope 1, 2 und 3)

Weitere Verkehrsverlagerung durch Attraktivierung des Systems und Ausbau der Kapazität sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch den Einsatz neuer Technologien.

Wir sind Teil der Lösung

Obwohl die ÖBB schon einen großen Beitrag für den Klimaschutz in Österreich leisten, ist das noch lange nicht genug. Damit Österreich die zugesicherten Klimaschutzziele erreichen kann, müssen bis zum Jahr 2030 alleine im Verkehrssektor weitere rund 8 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden.

Ohne weitere große Verkehrsverlagerungen vom Straßen- und Flugverkehr auf die Schiene und den öffentlichen Verkehr wird die Erreichung der österreichischen Klimaziele nicht zu schaffen sein.

Der Ausbau der Bahn und des öffentlichen Verkehrs wird zwar Kosten verursachen (Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur, in Fahrzeuge, in Digitalisierung und Technik, ...), aber nicht zu investieren wird das Klimaproblem im Verkehrssektor auch nicht lösen.

Bei Nichterreichung der CO₂-Zielsetzungen wird Österreich laut Meinung vieler Experten wahrscheinlich Kompensationszahlungen in der >

Kennzahlen**73,5 %**

Anteil an **elektrifizierten Strecken** im Jahr 2019. Generell werden 90 % der Betriebsleistung auf der Schiene elektrisch erbracht. **2018: 73,2 %; 2017: 73,2 %**

115.182 t

CO₂-Emissionen des ÖBB Schienenverkehrs im Jahr 2019; **2018: 114.481 t; 2017: 211.300 t**

53

PKWs der innerbetrieblichen Flotte der ÖBB fuhren im Jahr 2019 mit elektrischen Antrieb; **2018: 32; 2017: 28**

100 %

Anteil **erneuerbarer Energie im Bereich Bahnstrom** im Jahr 2019; **2018: 100 %; 2017: 92 %**

2.970 GWh

Endenergieverbrauch der ÖBB im Jahr 2019; **2018: 3.004 GWh; 2017: 3.068 GWh. GRI 302-1**

4,2 Mio. t

CO₂-Einsparungen durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn & Bus) im Jahr 2019; **2018: 4,2 Mio. t; 2017: 4,1 Mio. t**

ie ist fixiert



GRÜNE MOBILITÄT.

Die ÖBB haben mit Verkehrsleistungen im Jahr 2019 Österreich Treibhausgasemissionen in der Höhe von rund 4,2 Millionen Tonnen erspart. Das Unternehmen sieht durch die Ausrichtung auf eine klimaneutrale Ökonomie großes Wachstumspotenzial für die Zukunft

Die ÖBB Initiativen 2019

Auszug erster umgesetzter Maßnahmen der ÖBB Klimaschutzstrategie.

Elektrifizierungen

45 km zusätzliche elektrifizierte Gleise

Alternative Antriebe Schiene

HyTrail-Studie: Wasserstoff-Anwendungenmöglichkeiten bei der Bahninfrastruktur

Cityjet eco: Erprobung Desiro ML mit elektrohybridem Batterieantrieb (Start 2019)

Alternative Antriebe Straße

ÖBB-Postbus GmbH:

- Probetrieb je eines Wasserstoffbusses in Graz und in Klagenfurt
- Einsatz eines E-Solar Citybusses

Erneuerbare Energie

Umstellung auf 100 Prozent erneuerbare Energie auch im Drehstrom (50-Hz-Bereich)

Fotovoltaikanlagen (FV) – z. B.:

- FV Frequenzumformer Auhof
- Tullnerfeld, FV auf Lärmschutzwand

Energieeffizienz

40,9 GWh eingesparte Energie aus 9 Energieeffizienz-Projekten – z. B. Neubeschaffung Elektrotriebwagen, Doppelstockwendezug (DOSTO)-Warmhaltebetrieb, Talent ECO Drives GRI 302-4

Verkehrsverlagerung

ÖBB-Personenverkehr AG:

- Ausstattungs- und Auslastungsprognose, verbesserte Kundenconvenience im Nah- und Fernverkehr (bis 2019)
- Integriertes Mobilitätsservice – Erarbeitung einer Strategie (bis 2019)

ÖBB-Postbus GmbH:

- Mikro-ÖV – Pilotprojekt in Vorarlberg (seit 2019)

Rail Cargo Austria:

- Verschiedene Maßnahmen zur Forcierung von Verkehrsverlagerungen: TransANT (modularer Güterwagen bringt mehr Produktivität – weniger Eigengewicht, bis zu 4 t mehr Zuladung), Mobiler, Rollende Landstraße (ROLA): 2019 wurden z. B. am Brenner 124.873 Lkws umweltschonend auf die Bahn verlagert, Anschlussbahnen ...

ÖBB-Infrastruktur AG:

- Ausbau und Modernisierung des ÖBB Streckennetzes – z. B. Großraum Wien, Weststrecke, Südstrecke, Pyhrn-Schober-Achse, Brennerachse und Arlbergachse sowie zahlreiche Bahnhofsum- und -neubauten



OPTIMIEREN. Die ÖBB wollen eine weitere Reduktion des ohnehin schon kleinen CO₂-Fußabdrucks der Höhe von mehreren Milliarden Euro leisten müssen.

Klimaschutz als Wachstumschance

Jede Investition in den Ausbau der Bahn und des öffentlichen Verkehrs ist ein Gewinn für unser Klima und schafft Wachstumschancen für Mobilitätsanbieter wie die ÖBB, aber auch für die österreichische Bahnindustrie und weitere damit verbundene Wirtschaftszweige. Das fördert die Prosperität für den Standort Österreich und die Gesellschaft. Klimaschutz, Bahn und öffentlicher Verkehr bieten die Chance, ein innovatives, in sich schlüssiges, gut funktionierendes und auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Verkehrssystem zu entwickeln. Das ist wichtig für die Zukunft in Österreich und in Europa, denn eine exzellente Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat leistungsfähiger Volkswirtschaft – die Entwicklung hin zu klimaneutraler Mobilität ist dabei wesentlich.

Klimaneutrale Mobilität als erstes Ziel

Die ÖBB haben sich mit ihrer im Jahr 2019 veröffentlichten Klimaschutzstrategie ambitionierte Ziele gesetzt. Damit will man einerseits eine weitere Reduktion des ohnehin schon kleinen CO₂-Fußabdrucks der ÖBB im Mobilitätssektor erreichen und insbesondere auch weitere Verkehrsverlagerungen auf Bahn und Bus. Mit folgenden sechs zentralen Stoßrichtungen will man ab 2030 ein zusätzliches jährliches CO₂-Einsparpotenzial für Österreich von bis zu 2,4 Millionen Tonnen heben. Geeignete Rahmenbedingungen sind allerdings maßgeblich für den Erfolg: **Elektrifizierung.** Aktuell sind 73 Prozent der Bahnstrecken im ÖBB Netz elektrifiziert (alle Hauptbahnen und viele Regionalbahnen). Mittels einer mehrstufigen Elektrifizierungsstrategie soll der Elektrifizierungsgrad bis 2030 durch Ausbau der Elektrifizierung von Regionalbahnen auf 85 Prozent und bis 2035 auf 89 Prozent angehoben werden,



ÖBB im Mobilitätssektor erreichen

sofern die Weiterentwicklung alternativer Antriebstechnologien zukünftig nicht zu einer höheren Wirtschaftlichkeit aus Systemsicht führt.

Alternative Antriebe Schiene. Über 90 Prozent der ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene werden bereits mit Elektrotraktion durchgeführt. Für Regionalbahnstrecken und Verschiebbereiche, deren Elektrifizierung aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar ist, soll die aktuelle Dieselflotte schrittweise durch alternative Antriebstechnologien ersetzt werden. Hierbei ist ein laufender Abgleich zwischen verfügbarer Technologie und Wirtschaftlichkeit von alternativen Antriebstechnologien im Kontext zu Elektrifizierungen vorgesehen.

Alternative Antriebe Straße. Alternative Antriebstechnologien werden auch am ÖBB Straßenverkehrssektor forciert, bei der ÖBB-Postbus GmbH

wie auch beim innerbetrieblichen Verkehr. So soll die ÖBB Postbusflotte Schritt für Schritt in Abstimmung mit den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen auf Elektro- und Wasserstoffbusse umgestellt werden und auch der restliche ÖBB Fuhrpark wird bei neu angeschafften Fahrzeugen auf Elektro- beziehungsweise Hybridantriebe setzen.

Erneuerbare Energie. Der Strom für die Züge im ÖBB Netz stammt seit 2018 zur Gänze aus erneuerbaren Energiequellen – seit 2019 auch der Drehstrom für Betriebsanlagen

wie Gebäude, Werkstätten oder Weichenheizungen. Der Strom aus erneuerbaren Energieträgern ist die zentrale Säule für die Klimavorteile des österreichischen Bahnsystems. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Kosten für erneuerbare Energien zukünftig steigen werden. Um in Zukunft noch unabhängiger vom Markt agieren zu können,

soll daher die ÖBB Eigenproduktion von Strom aus Sonne, Wind und Wasser weiter erhöht werden.

Energieeffizienz. Energie, die nicht verbraucht wird, spart Kosten und CO₂. Neben der Optimierung der

Emissions-Kategorien (Scopes)

Die Grundlage für Scope 1 bis 3 bildet das Greenhouse-Gas-Protocol – das ist der internationale Standard für die Bilanzierung/Erhebung von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen).

Scope 1: umfasst alle direkten, das heißt durch eigene Mobilitätsleistungen und in eigenen Anlagen und Gebäuden selbst erzeugten Emissionen

Scope 2: beschreibt alle vorgelagerten Emissionen, die mit eingekaufter Energie (z. B. Elektrizität, Treibstoffe) verbunden sind

Scope 3: umfasst die indirekten Treibhausgas-Emissionen, etwa durch Geschäftsreisen oder durch gekaufte oder beschaffte Waren und Dienstleistungen (z. B. für Bau- und Instandhaltung ...)

ÖBB Klimaschutzstrategie 2030: Die Treibhausgas-Einsparungspotenziale im Überblick (jeweils bis zu)

0,044 Mio. t

Elektrifizierung



0,082 Mio. t

Alternative Antriebe Schiene



0,162 Mio. t

Alternative Antriebe Straße



0,164 Mio. t

Erneuerbare Energie



0,014 Mio. t

Energieeffizienz



1,900 Mio. t

Verkehrsverlagerung



2,366 Mio. t

maximales zusätzliches
Treibhausgas-Einsparungspotenzial jährlich ab 2030

Betriebsführung von Zügen liegt ein Schwerpunkt bei der Einsparung von Energie auch auf den österreichweiten Standorten der ÖBB. Stichworte sind hier: Gebäudesanierung, LED-Beleuchtung und Neuentwicklung einzelner Standortkonzepte etc.

Verkehrsverlagerung. Die Verlagerung des Verkehrs ist der zentrale Treiber und auch der wesentliche Hebel der ÖBB Klimaschutzstrategie. Deswegen gilt es für die Zukunft so viel Verkehr wie möglich von Luft und Straße auf die Schiene zu bringen. Dafür muss sowohl der Umstieg attraktiver gestaltet werden (Qualität und Kosten) als auch die Voraussetzungen geschaffen werden, um >



DIE VERKEHRSVERLAGERUNG ist der zentrale Treiber der ÖBB Klimaschutzstrategie

mit den zukünftigen Kapazitäten die steigende Nachfrage bewältigen zu können.

Da die Verkehrsverlagerung den zentralen Hebel der ÖBB Klimaschutzstrategie darstellt, ist dieser Schwerpunkt zusätzlich in folgende drei Unterkategorien gegliedert, um die wesentlichsten Themen für mehr Schienenverkehr (inkl. Postbus) zu verdeutlichen.

Leistungsfähige und effiziente Infrastruktur durch den konventionellen Ausbau der Strecken, Bahnhöfe und Terminals, aber auch durch den Einsatz neuer Technologien in der Betriebsführung. Damit werden weitere Verkehrsverlagerungen auf Grundlage einer smarten Kapazität sowie einer Fahrzeitverkürzung ermöglicht.

Attraktivierung des Mobilitätsangebotes im Personenverkehr. Noch mehr Personen für Bahn und Bus zu begeistern ist erklärtes Ziel. Im Fokus stehen die gesamte Mobilitätskette (integrierte Mobilität, First & Last Mile) und noch mehr Qualität für die Kunden (z. B. Fahrzeitverkürzungen, leichtere Zugänglichkeit)

Attraktivierung des Mobilitätsangebotes im Güterverkehr. Verbesserte Angebote sollen mehr Gütertransporte auf die Schiene bringen. Auch hier sind Lösungen für die gesamte Mobilitätskette wesentlich. Optimale Verfügbarkeiten und ausreichende Kapazitäten sind

zusätzliche Themen. Auch der Zugang zum System Bahn soll für den Güterverkehr vereinfacht werden.

Ziel Klimaneutralität 2040/50

Um nach dem klimaneutralen ÖBB Mobilitätssektor 2030 auch die nächste Ambition einer unternehmensweiten Klimaneutralität 2040/50 (inkl. Festlegung von unterschiedlichen Anwendungstiefen zu Scope 3 – Emissionen) zu erlangen, wird bereits an der Erweiterung der ÖBB Klimaschutzstrategie gearbeitet. Dabei zeichnen sich aktuell folgende **Schwerpunktt Themen** ab:

- Investitionsgüter (Kauf und/oder Errichtung von Assets und Infrastrukturen)
- Bezogene Güter und Dienstleistungen (z. B. für Instandhaltung)
- Transporte durch Dritte
- Abfallbehandlung/-verwertung
- Dienstreisen und Mitarbeiter-Mobilität

Es ist geplant, die detaillierten Ansätze 2021 zu ergänzen. Auch die Erweiterung der CO₂-Bilanz des ÖBB Verkehrssektors durch Betrachtung und Einbeziehung der internationalen Verkehre der ÖBB ist für die Zukunft geplant. < GRI 305-5



Bericht zur ÖBB Klimaschutzstrategie 2030

Bericht zur ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 im Dezember 2019 veröffentlicht.

In diesem Bericht sind die **sechs Stoßrichtungen (Hebel) der ÖBB Klimaschutzstrategie** einzeln beschrieben, mit Angabe des jeweiligen Einsparungspotenzials an THG-Emissionen und mit wichtigen zugehörigen Initiativen und Maßnahmen (Klimaschutzprogramm). Sollten die Maßnahmen der sechs Stoßrichtungen voll wirksam werden und die geplanten Effekte zeigen, könnte sich durch die ÖBB Klimaschutzstrategie ab 2030 ein zusätzliches jährliches THG-Einsparpotenzial von bis zu 2,4 Millionen Tonnen ergeben. Doch die ÖBB können das nicht alleine schaffen. Daher sind je Stoßrichtung auch Forderungen und erforderliche Rahmenbedingungen für jene wichtigen Voraussetzungen/Notwendigkeiten angeführt, die maßgeblich dafür sein werden, dass die ambitionierten Einsparungen an THG-Emissionen auch tatsächlich erreicht werden können – und vielleicht sogar noch mehr. Mehr unter: konzern.oebb.at/ksb2019

Dieser Bericht zur ÖBB Klimaschutzstrategie ist der Startschuss für weitere regelmäßige Berichterstattungen zum Klimathema. In Zukunft werden die ÖBB alle zwei Jahre einen Klimaschutzbericht veröffentlichen, um über **Fortschritte und Entwicklungen zur ÖBB Klimaschutzstrategie** zu berichten – natürlich wird auszugsweise auch in den ÖBB Nachhaltigkeitsberichten informiert.

CO₂-Fußabdruck der ÖBB in Österreich (Scope 1 u. 2) GRI 305-1, 305-2

Gesamte THG-Emissionen (Scope 1 und 2) in Tonnen	2018	2019
ÖBB Mobilitätssektor	281 342	288 306
Anlagen (Gebäude / ortsfeste Anlagen)	153.547	87.137
ÖBB gesamt	434.889	375.443

CO₂-Fußabdruck des ÖBB Mobilitätssektors (Scope 1 u. 2) GRI 305-1, 305-2

Gesamte THG-Emissionen im ÖBB Mobilitätssektor (CO ₂ eq in Tonnen)	2017	2018	2019
Personenverkehr Schiene	152 457	91 756	90 885
Güterverkehr Schiene	58 843	22 725	24 297
Postbus	142 938	144 737	150 859
Eigene Lkws	266	172	185
Innerbetrieblicher Verkehr	20 713	21 952	22 080
ÖBB gesamt	375 217	281 342	288 306

Spezifischer CO₂-Fußabdruck von ÖBB Bahn und Bus in Österreich

Spezifische CO ₂ -eq Emissionen im ÖBB Mobilitätssektor	2017	2018	2019
Personenverkehr Schiene (CO ₂ eq in g / Pkm)	14,3	8,4	8,2
Güterverkehr Schiene (CO ₂ eq in g / tkm)	4,1	2	2,2
Postbus (CO ₂ eq in g / Pkm)	88,2	90,2	94,7

Spezifischer CO₂-Fußabdruck von Pkw, Lkw und Flugzeug

Spezifische CO ₂ -Emissionen im Straßen- und Flugverkehr (durchschn. Besetzungs-/Beladungsgrade und Verbräuche)	2016	2017	2018
Pkw (CO ₂ eq in g / Pkm)	218,4	216,5	217,5
Lkw (CO ₂ eq in g / tkm)	86,6	88,0	89,1
Flugzeug (CO ₂ eq in g / Pkm)	451,3	426,2	418,2

Verkehrsmittel im CO₂-Vergleich

Unterschiedsfaktoren ÖBB zu Pkw, Lkw und Flugzeug lt. Umweltbundesamt (durchschnittliche Betrachtungen je Personen- bzw. Tonnenkilometer)	2017	2018	2019
Pkw : ÖBB Personenverkehr Schiene	15 : 1	26 : 1	27 : 1
Lkw : ÖBB Güterverkehr Schiene	21 : 1	44 : 1	40 : 1
Flugzeug : ÖBB Personenverkehr Schiene	31 : 1	51 : 1	51 : 1
Pkw : ÖBB Postbus	2,5 : 1	2,4 : 1	2,3 : 1

CO₂-Einspareffekt für Österreich durch ÖBB Verkehrsleistungen mit Bahn (Personen- und Güterverkehr) und Bus

Für Österreich ersparte THG-Emissionen in Mio. Tonnen (Annahme: ÖBB Verkehrsleistungen werden ersatzweise mit durchschn. Pkw bzw. Sattelschlepper 40 t Diesel erbracht)	2017	2018	2019
ÖBB Personenverkehr Schiene	2,44	2,48	2,52
ÖBB Güterverkehr Schiene	1,10	1,08	1,09
ÖBB Postbus	0,60	0,59	0,58
Gesamte Ersparnis durch ÖBB	4,14	4,15	4,19

ERLÄUTERUNGEN

Markante Senkung der THG-Emissionen im ÖBB Schienenverkehr von 2017 auf 2018 durch die Umstellung des Bahnstroms auf 100 Prozent erneuerbare Energien.

Entwicklungen zu 2018:

- ÖBB-Personenverkehr Schiene: leichte Verbesserung bei THG-Emissionen durch Anstieg der Verkehrsleistung und Steigerung der Energieeffizienz
- ÖBB Güterverkehr Schiene: leicht steigende THG-Emissionen durch weniger Verkehrsleistung und leicht gestiegenem Energieverbrauch
- ÖBB-Postbus: leicht steigende THG-Emissionen trotz weniger Verkehrsleistung durch höheren Treibstoffverbrauch bei den Bussen der Normklasse Euro6 zur Regeneration der Partikelfilter
- Innerbetrieblicher Verkehr: leichte Verschlechterung

Erkennbare Schwerpunktthemen:

- Dieseleinsatz verursacht den größten Anteil an THG-Emissionen im ÖBB Mobilitätssektor (Postbus, Güterverkehr)
- Kontinuierlicher Rückgang bei Güterverkehr und Postbus-Verkehrsleistung wirkt nachteilig

Die angeführten Entwicklungen spiegeln sich auch in den spezifischen Emissionen wider.

ERLÄUTERUNGEN

Quelle Umweltbundesamt, Hinweis: Werte liegen immer erst ein Jahr verspätet vor. Pkw-Emissionen bewegen sich in etwa auf gleichem Niveau, Lkw-Emissionen steigen leicht an, die spezifischen CO₂-Emissionen des Flugverkehrs sinken.

ERLÄUTERUNGEN

Die Summe an THG-Emissionen, die Österreich durch die ÖBB Verkehrsleistungen jährlich erspart bleiben, steigt leicht an – v. a. der Spareffekt durch den Personenverkehr auf der Schiene. Die positiven CO₂-Spareffekte durch den Güterverkehr auf der Schiene und durch ÖBB-Postbus bleiben auf etwa gleichem Niveau.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Uns auf den Wandel vorber

NEUE UMWELTEINFLÜSSE.

Die Vorboten des Klimawandels sind nicht mehr zu übersehen. Wie sich die ÖBB auf die neuen Umwelteinflüsse einstellen und diese in Zukunft managen wollen.

Der Klimawandel ist aktuell eine der größten gesellschaftspolitischen Herausforderungen. Für nahezu alle Regionen Europas und der ganzen Welt werden Beeinträchtigungen und Umgestaltungen erwartet. Dies gilt aufgrund der vorliegenden Topografie auch in Österreich. Die Klimaänderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen; im Speziellen betrifft das die Infrastruktur

und Assets der ÖBB. Aber auch die Mobilitätsdienstleistungen der ÖBB sind auf unterschiedlichen Handlungs- und Prozessebenen betroffen. Mögliche Beschränkungen können sowohl Kundinnen und Kunden als auch ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei ihrer Dienstausbübung betreffen. Und genau deswegen ist es der Ansatz der ÖBB, weitgehend auf die Folgen des Klimawandels vorbereitet zu sein und Beeinträchtigungen für Kundinnen und Kunden im Zuge der Erbringung von ÖBB Mobilitätsdienstleistungen (in erforderlicher Qualität) und auch Beeinträchtigungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Dienstausbübung geringzuhalten.

Herausforderungen für die Bahninfrastruktur

Die neuen klimatischen Bedingungen, wie beispielsweise Änderungen des Niederschlagsmusters, Anstieg der Durchschnittstemperaturen, die Zunahme an Windgeschwindigkeiten oder die Modifikation in Bezug auf

Häufigkeit und Intensität von Wetterereignissen, können den gesamten Bahnkörper sowie das bahnahe Umfeld (Böschungen, Lehnen, Wildbach- und Lawineneinzugsgebiete etc.) beeinflussen und in weiterer Folge Auswirkungen auf den Bahnbetrieb hervorrufen.

Bei den ÖBB geht man davon aus, dass sich zukünftig Risiken bei der Bahninfrastruktur als Folge von Stürmen, Hitze- und Wasserstress, Extremniederschlägen oder durch Schädlinge, die die Schutzfunktion der Wälder beeinträchtigen, häufen werden. Speziell ein funktionsfähiger und stabiler Schutzwald ist als Schutz der Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen im alpinen Bereich von großer Bedeutung. Ein weiteres mögliches Ereignis sind Gleisverwerfungen, die sich in Zukunft aufgrund der Zunahme an Hitzetagen und steigenden Tageshöchsttemperaturen erhöhen könnten. Entsprechende Vorbeugemaßnahmen wie etwa der Versand von Hitzewarnungen über das ÖBB-eige- >

Kennzahlen

192 km

Bahnstrecken sind mit **Steinschlag- und Lawinenverbauung** geschützt (Stand 2019). **2018:** 195 km

3.370 ha

Schutzwald befinden sich entlang der Bahnstrecken (Stand 2019). Der Bestand ist seit 2017 konstant insgesamt besitzen die ÖBB 4.000 ha Waldfläche.

100 %

aller **Fernverkehrszüge** sowie rund **2/3 aller Nahverkehrszüge** der ÖBB sind **klimatisiert**. Die restlichen Nahverkehrszüge sollen Schritt für Schritt ersetzt und umgerüstet werden.

100 %

aller **Busse der ÖBB-Postbus sind klimatisiert**. Damit ist für alle Fahrgäste auch bei hohen Außentemperaturen ein angenehmes Klima im Fahrgastraum sichergestellt.



eiten

DIE WELT VON MORGEN. Der Klimawandel ist aktuell eine der größten gesellschaftspolitischen Herausforderungen. Die Klimaänderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen; im Speziellen betrifft das die Infrastruktur und Assets der ÖBB

ne Wetterwarnsystem *infra:wetter* wurden bereits umgesetzt. Um die Gefahr von Gleisverwerfungen zu reduzieren, startete im Sommer 2019 an der Arlbergbahn ein Feldversuch. Dabei wurden Schienensteg und -fuß auf einer Länge von fünf Kilometern weiß besprüht. Die Temperatur in der Schiene kann damit bei starker Sonneneinstrahlung um rund 5 bis 7 Grad Celsius reduziert werden. Im Hinblick auf den Klimawandel sind insbesondere jene Maßnahmen von Bedeutung, die darauf abzielen, auf mögliche Folgewirkungen vorbereitet zu sein. Effektive Präventivmaßnahmen oder auch Monitoring- und Frühwarnsysteme, welche aufkommende Gefahren frühzeitig erkennen und somit rasch und effizient informieren, sind sehr wichtig. So können rechtzeitig die richtigen Schritte gesetzt und mögliche Schäden abgewehrt oder vermindert werden. Dadurch wird ein entscheidender Beitrag für die sichere Bahnbetriebsführung sowie ein Optimum an Streckenverfügbarkeit geleistet. Um sich auf diesem Gebiet noch besser aufzustellen, wurde bereits im Jahr 2012 gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und dem Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur das Forschungsprojekt „KLIWA“ (KLImaWAnDel) gestartet. Dabei wurden wesentliche Grundlagen für die Anpassungs- und Verminderungsmaßnahmen sowohl im organisatorischen als auch im technischen und im normativen Bereich festgelegt. Da sich die ÖBB-Infrastruktur der Risiken des Klimawandels bewusst ist, ist ein KLIWA-Folgeprojekt geplant.



TRANSANT. Der innovative Waggon der RCG ist um 20 Prozent leichter als ein klassischer Waggon und kann

Aktuell wurden folgende Vorhaben umgesetzt, bei denen auch die Anpassung an den Klimawandel berücksichtigt wird:

infra:wetter. Dies ist ein ÖBB-eigenes und streckenbezogenes Wetterwarnsystem, das den Usern Informationen über Großwetterlagen und regionale meteorologische Verhältnisse sowie auch eine Vorschau auf die kommenden 72 Stunden bietet.

Naturgefahrenhinweiskarte. Darin werden die Ergebnisse der bundesweit standardisierten und objektiv erhobenen potenziellen Gefährdungsbereiche durch Naturgefahren entlang des ÖBB Streckennetzes dargestellt.

Hochwasserbetroffenheit. Im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit sind in Plänen Streckenabschnitte dargestellt, an denen für die Bahnstrecken in Österreich eine potenzielle Gefahrenquelle bei verschiedenen Hochwasserständen besteht. Bei den konkret davon betroffenen Streckenabschnitten ist ein technisches Maßnahmenkonzept

(Machbarkeitsstudie) hinterlegt, um als Grundlage für mittel- und langfristige Planungsprojekte zur Verfügung zu stehen.

Transformation der Gebäude

Der Anspruch an prognostizierte Umwelteinflüsse sind agile Gebäudelösungen. Aktuell wird seitens des ÖBB Immobilienmanagements mit mehreren Initiativen daran gearbeitet, die Folgen des Klimawandels abzuschwächen.

Bei Bestandsgebäuden entlang der Strecke sowie im ÖBB Wohnportfolio setzt man auf den Einsatz besserer Dämmung und neuer Fenster, um die Gebäude thermisch zu sanieren und damit für Hitze und Kälte besser zu isolieren und somit den Energieverbrauch von Gebäuden zu senken. Auch der Einsatz von CO₂-Sensoren für die bedarfsgerechte Steuerung des Luftwechsels in Gebäuden hilft, Energie zu sparen, da der Raum bedarfsorientiert belüftet wird, wenn der Kohlendioxidgehalt über dem



dementsprechend mehr Güter transportieren

eingestellten Schwellenwert liegt. Die ÖBB verfolgen speziell im Gebäudebereich Maßnahmen, um mit dem Klimawandel besser umgehen zu können. Dabei werden Möglichkeiten untersucht, die zur Vermeidung von Hitzeinseleffekten auf und rund um Personenverkehrsanlagen beitragen sollen. Der Klimawandel in unseren Breitengraden bringt die Notwendigkeit hervor, Gebäude vermehrt kühlen zu müssen, um den Nutzerinnen und Nutzern ganzjährig ein behagliches Umfeld zu ermöglichen. Der Einsatz von Klimaanlage scheint hierfür nahe liegend zu sein. Dennoch möchte man gezielt an alternativen Lösungen arbeiten, sodass der Bedarf an Klimaanlage reduziert wird. Vertikale und horizontale Begrünungsformen im Innen- und Außenbereich könnten in Zukunft als fixer Bestandteil der Architektur in Form von Gründächern und -fassaden dazu beitragen,

Hitzeeffekte zu verringern. Durch die Konzeption von wasserdurchlässigen Flächenversiegelungen auf Vorplätzen und Park & Ride-Anlagen soll erreicht werden, dass sich diese weniger aufheizen. Somit wird weniger Hitze an die Umwelt abgegeben und bei den sich häufenden Starkregenereignissen kann das Regenwasser schneller aufgenommen werden beziehungsweise schneller ablaufen. Um Wasserknappheit in Hitzeperioden vorzubeugen, wird die Grauwassernutzung für die Bewässerung und Spülung auf WC-Anlagen

Forschungsprojekt „KLIWA“

Im Jahr 2012 haben die ÖBB gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und dem Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur das Forschungsprojekt „KLIWA“ (KLImaWAandel) gestartet. Beim Projekt wurden wesentliche Grundlagen für die Anpassungs- und Verminderungsmaßnahmen sowohl im organisatorischen als auch im technischen und im normativen Bereich festgelegt.

Belastbare Güterwagen

Güterwagen sind auf eine Lebensdauer auf 30 bis 50 Jahre ausgelegt und somit bereits sehr robust gebaut. Sie sind aktuell in Skandinavien bei extremen Tiefsttemperaturen unterwegs und werden getestet. Auch bei höheren Temperaturen sehen die ÖBB aktuell keine Notwendigkeit, Anpassungen vorzunehmen. Durch den Klimawandel können aber auch Naturkatastrophen wie Lawinen etc. die Belastbarkeit von Wagen auf die Probe stellen. Dieses Risiko ist aktuell

forciert. Aber auch intelligente Gebäudeautomation für die kontrollierte Be- und Entlüftung sowie Klimatisierung von Personenbahnhöfen sollen in Zukunft zur Anpassung an den Klimawandel beitragen.

über den Wagen an sich jedoch nicht lösbar und wird daher infrastrukturseitig wie bereits oben beschrieben gemanaget.

Reisen mit Komfort

Das Reiseerlebnis soll den Fahrgästen auch in Hitzesommern so angenehm wie möglich gestaltet werden – das ist das oberste Anliegen der ÖBB-Personenverkehr. Dazu gehört auch eine topausgestattete Flotte, die eine kühle Reise in wohltemperierten Zügen ermöglicht. Im Zuge zahlreicher Refurbishments wurden im Laufe der Jahre immer mehr Züge mit Klimaanlage ausgestattet. Bei Neubeschaffungen gehört dies selbstverständlich bereits zum Standard.

Im Fernverkehr sind mittlerweile 100 % der Züge und im Nahverkehr rund 2/3 der Züge klimatisiert. Bei Neubeschaffungen ist vor allem der Blick in die Zukunft gefragt. Die gültigen Normen in der EU zur Klimatisierung von Schienenfahrzeugen berücksichtigen bereits steigende Anforderungen aufgrund häufigerer, erhöhter Außentemperaturen im Sommer. So wurde die Auslegungstemperatur in den Komfortnormen für Mitteleuropa von 32 Grad Celsius (UIC553-1992) auf 35 Grad Celsius angehoben (EN 13129-2000). Dies führt dazu, dass neue Klimaanlage die Anforderungen nicht wie bisher üblich für die Klimazone II (Mitteleuropa), sondern für die Klimazone I (Südeuropa) erfüllen müssen. Damit müssen die Komfortbedingungen im Fahrzeug bis zu 40 Grad Celsius Umgebungstemperatur eingehalten werden können – anstatt bis zu 35 Grad Celsius. < GRI 201-2

EMISSIONEN

Auswirkungen reduzieren

WENIGER AUSSTOSS. Den ÖBB ist es wichtig, bei ihrem Betrieb weniger Schall, Erschütterungen und Staub zu erzeugen sowie den Licht- und elektromagnetischen Smog zu reduzieren.

Der Sektor Verkehr ist in Österreich für etwa 17 Prozent der Staubemissionen und für rund 42 Prozent der Stickstoffoxidemissionen (Teil der klassischen Luftschadstoffe) verantwortlich – Hauptverursacher ist der Straßenverkehr. Schall ist eine weitere Umweltbelastung, von der sich die Bevölkerung wegen ihrer direkten Wahrnehmbarkeit am meisten betroffen fühlt. Hauptquelle der Schallbelastung ist der Verkehr,

wobei der Straßenverkehr auch hier als Hauptlärmerreger dominiert. Die ÖBB stehen für klima- und umweltfreundliche Mobilität, sie verursachen mit Bahn und Bus aber dennoch auch Emissionen und arbeiten engagiert daran, diese Belastungen zu verringern.

Die ÖBB Themenfelder:

- Schall/Erschütterungen
- klassische Luftschadstoffe (exkl. CO₂, THG-Emissionen werden speziell betrachtet – siehe Klimaschutz)
- Lichtverschmutzung / elektromagnetische Felder

Schall und Erschütterungen

Schienerverkehr ist ein wesentlicher Teil der klimafreundlichen Mobilität. Leise Züge sind eine Grundvoraussetzung dafür, diese Rolle in Zukunft noch weiter auszubauen. Daher ist es erklärtes Ziel der ÖBB, Schallbelastung und auch Belastungen durch Erschütterungen (Vibrationen) für

die Anrainer von Bahnstrecken noch weiter zu senken und den Fahrkomfort für Fahrgäste (z. B. Nachtzug) noch weiter zu erhöhen.

Die ambitionierten Ziele der ÖBB:

- Bahnlärm noch weiter senken
- Schallreduktion wird auch im Busverkehr forciert
- Belastungen durch Erschütterungen / Vibrationen aus dem Bahnverkehr senken

Gezielte Maßnahmen – mit Fokus auf Infrastruktur und Fahrzeuge.

Seit über einem Vierteljahrhundert beschäftigen sich die ÖBB mit der Eindämmung von Schall. Seitdem konnten für mehr als 230.000 Anrainerinnen und Anrainer bereits deutliche Verbesserungen erzielt werden. Bahnlärm weiter zu senken, ist aber dennoch ein erklärtes Ziel. Entlang der Strecken wird ortsfester Schallschutz in Form von Schutzwänden und -dämmen forciert. Gemeinsam mit Ländern, Städten und Gemeinden errichten die ÖBB Schall- >

Kennzahlen**933 km**

Schallschutzwände haben die ÖBB bis Ende 2019 errichtet.

64,5 km

Schallschutzdämme haben die ÖBB bis Ende 2019 errichtet.

7,2 Mio.

Euro haben die ÖBB 2019 in **infrastrukturseitigen Lärmschutz** investiert **2018**: 4,3 Mio. Euro

3.535

Güterwagen mit LL-Sohle (lärmarme Bremssohlen) im Bestand der RCA im Jahr 2019; **2018**: 1.406

190

Busse der Normklassen Euro2 und Euro3 sind nur mehr im Bestand der ÖBB-Postbus GmbH und damit weitere Reduktion älterer Busse; **2018**: 328

1.735

Busse im Bestand der ÖBB-Postbus GmbH in den emissionsärmeren Normklassen Euro5/EEV und Euro6 und damit weitere Optimierung gegenüber dem Vorjahr; **2018**: 1.542



ELEKTROMAGNETISCHE FELDER

können negative Auswirkungen auf den Menschen haben. Diese sollen möglichst gering gehalten werden, vor allem bei Anlagen zur Bahnstromversorgung und beim Betrieb elektrischer Anlagen sowie bei sonstigen Prozessen

schutzwände und investieren in hoch belasteten Gebieten in Schallschutzfenster und -türen bei Anrainergebäuden. Im Berichtsjahr 2019 wurden 18 Kilometer Schallschutzwände und 8,2 Kilometer Schallschutzdämme errichtet und im Programm Schallschutz rund 7,2 Millionen Euro in infrastruktureitigen Schallschutz investiert. Um den Umstieg auf schallarme Güterwagen zu forcieren, erhalten Kunden auf dem ÖBB Schienennetz einen „Lärmbonus“ auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE), wenn sie Güterwagen mit leisen umgerüsteten Verbundstoff-Bremssohlen verwenden. Wesentliche Ansatzpunkte sind auch Schallminderungsmaßnahmen bei der Instandhaltung des Schienennetzes (z. B. durch Schienenschleifen) und Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen.

Fahrzeugseitig werden alle in Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen (LL-Sohlen) umgerüstet. Im Jahr 2019 wurden über 2.100 Güterwagen damit ausgestattet. Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr werden selbstverständlich alle geltenden technischen Normen, Stand der Technik und Standards im Hinblick auf Schallverhinderung angewendet.

Luftschadstoffe

Über 90 Prozent der ÖBB Schienenverkehrsleistungen werden jetzt schon durch Elektroantriebe erbracht, und damit emissionsarm. Darüber hinaus ist das ÖBB Ziel klar



AUF LEISEN SOHLEN. Die ÖBB wollen die Belastungen durch Schall und Erschütterungen an Bahnstrecken

definiert. Luftschadstoffe im Verkehr und aus stationären Quellen sollen weiter verringert und auch Staub- und Feinstaubbelastungen

Optimierungen bei ÖBB-Postbus

Die **laufende Erneuerung** der Busflotte führt zu einem **Anstieg der Stückzahlen emissionsarmer Busse**. Alternative Antriebe werden auch im ÖBB Busverkehr zusehends Thema. 2019 wurden **Probefahrten mit Wasserstoffbussen** durchgeführt.

ist die wesentliche Grundvoraussetzung, um beispielsweise klassische Luftschadstoffe (NO_2 , NO_x) im Verkehr zu reduzieren beziehungsweise zu begrenzen. Im Fokus stehen zum Beispiel Motorentchnik (Abgasstandards, Euro-Klassen) sowie Reifen- und Bremsabriebe (v. a. Stäube). Luftschadstoffe bei den ÖBB entstehen aber auch aus der stationären Verbrennung wie etwa durch Ölheizungen. Der Ersatz für fossile Brennstoffe bei der Beheizung

gering gehalten werden. Die Einhaltung geltender technischer Normen und Standards bei der Neuananschaffung von Verbrennungsfahrzeugen (Bahn und Bus)

von ÖBB Gebäuden ist auch ein wichtiges Thema der ÖBB Klimaschutzstrategie. Der ÖBB Gebäudesektor, im Speziellen die hauptsächlichlichen Treiber und Ansatzpunkte zur Reduktion, werden einer besonderen Betrachtung unterzogen.

Ein weiteres Themengebiet der von den ÖBB verursachten Luftschadstoffe sind Staub- und Feinstaubbelastungen durch ÖBB Bau- und Erhaltungsprojekte (Ausbau und Optimierung der Schieneninfrastruktur). Auch hier setzen die ÖBB viele Initiativen, um die Staubbelastung für Anrainer auf ein Minimum zu beschränken.

Lichtverschmutzung und elektromagnetische Felder

Bahnhofsbeleuchtungen oder beleuchtete Werbetafeln z. B. sind künstliche Lichtquellen und haben teils erhebliche Auswirkungen auf das Leben von Tieren, Pflanzen und Menschen. Dasselbe gilt für elektromagnetische Felder. Der



weiter senken und den Fahrkomfort weiter erhöhen

Einsatz von elektrischer Energie zur Bahnstromversorgung und der Betrieb elektrischer Anlagen (z. B. 16,7-Hz-Anlagen, Umspann- und Umrichterwerke, Freileitungs- und Oberleitungsanlagen) kann elektromagnetische Emissionen verursachen. Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen können erforderlich sein, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Kundinnen und Kunden sowie Anrainerinnen und Anrainer zu schützen. Bei neuen Infrastrukturprojekten wird im Zuge von UVP-Verfahren (Umweltverträglichkeitsprüfung) die Vereinbarkeit mit der Umwelt nachgewiesen.

Die strategischen Zielsetzungen der ÖBB:

- Minimierung von Lichtverschmutzungen – unter Berücksichtigung des sicheren Bahnbetriebs
- Reduktion der Einwirkung elektromagnetischer Felder auf Betroffene (Mitarbeiterinnen / Mitarbeiter, Kundinnen / Kunden und Anrainerinnen / Anrainer)

Initiativen gegen Lichtverschmutzung. Für die meisten Menschen bedeutet Licht Sicherheit. Künstliche Beleuchtungen leisten hier wertvolle Hilfe. Die künstlichen Aufhellungen haben aber teils erhebliche Auswirkungen auf das Leben der Tiere, Pflanzen und Menschen. Die ÖBB gehen gegen diese „Lichtverschmutzung“ mit gezielten Initiativen vor – Beleuchtungsalternativen sind die Lösung. Ein optimaler Einsatz von Beleuchtungen – natürlich unter Berücksichtigung eines sicheren Bahnbetriebs – ist das Ziel und hat noch dazu einen nicht unwesentlichen Zusatzeffekt. Die Verwendung geeigneter Leuchtmittel und sinnvolle Planung / Umsetzung von Beleuchtungen (z. B. Verzicht auf direkte Lichtemissionen nach oben) – bringen nämlich zusätzliche Möglichkeiten der Energieeinsparung.

Initiativen gegen Elektromagnetische Felder. Elektromagnetische Felder sind für Menschen unsichtbar. Dennoch kennt jeder die Begriffe Elektrizität, Magnetismus oder auch elektrische Aufladungen wie etwa jene in der Nähe einer Gewitterwolke. Elektromagnetische Felder können negative Auswirkungen auf den Menschen haben. Deswegen ist es wichtig, die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf Betroffene (Mitarbeiterinnen / Mitarbeiter, Kundinnen / Kunden, Anrainerinnen / Anrainer) möglichst gering zu halten, vor allem bei Anlagen zur Bahnstromversorgung und beim Betrieb elektrischer Anlagen sowie bei sonstigen Prozessen (Bau- und Instandhaltungsprozessen bis hin zu

Elektromagnetische Felder

EFFEKTE. **Hauptsächliche Regelwerke hinsichtlich Auswirkung Elektromagnetischer Felder auf Menschen**

Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gilt die VEMF (Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz über den Schutz der ArbeitnehmerInnen vor der Einwirkung durch elektromagnetische Felder [Verordnung elektromagnetische Felder – VEMF])

Für die Allgemeinbevölkerung gilt die ÖVE R23-1 OVE-Richtlinie R 23-1:2017-04-01 Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz -- Teil 1: Begrenzung der Exposition von Personen der Allgemeinbevölkerung

Für die Berechnung und Analyse gilt die ÖVE R27-1 Verfahren zum Nachweis der Einhaltung der Auslöswerte gemäß Verordnung Elektromagnetische Felder im Bereich elektrischer Energieversorgungsanlagen für Frequenzen von 0 bis 100 kHz

Büroarbeitsprozessen).

Als Standardmaßnahme bei der Errichtung von Oberleitungsanlagen werden sogenannte Rückleiter aufgelegt. Damit wird das magnetische Feld um circa 30 Prozent reduziert. Diese Standardmaßnahme ist zu 99 Prozent ausreichend, um Grenzwerte einzuhalten. In einzelnen Fällen wird als Zusatzmaßnahme entweder ein zusätzlicher Rückleiter aufgelegt oder die Maßnahme „Abstand“ angewendet. Bei Bahnstromübertragungsleitungen werden durch geeignete Abstände sämtliche WHO-Grenzwerte eingehalten. Darüber hinaus sind keine zusätzlichen Maßnahmen nötig. Bei Neu- und größeren Umbauten werden standardisiert sogenannte EMV-Bewertungen (Elektromagnetische Verträglichkeitsbewertungen) durchgeführt. <

RESSOURCENMANAGEMENT, ABFALL, FLÄCHE/BODEN, WASSER

Die vorhandenen Mittel sorg

UMWELTSCHONEND. Der verantwortungsvolle Umgang mit den vorhandenen Mitteln ist oberste Prämisse. Wie die ÖBB als Mobilitätsunternehmen dieses Ziel nachhaltig umsetzen.

Für die Errichtung und Erhaltung der Schieneninfrastruktur und für die Mobilitätsdienstleistungen mit Bahn und Bus werden viele Rohstoffe und Materialien benötigt. Ziel der ÖBB ist es, deren Einsatz durch ein gezieltes Rohstoff- und Ressourcenmanagement gering zu halten und Abfälle damit bestmöglich zu vermeiden. Ganz im Sinne des schonenden Umgangs mit Ressourcen wird zusätzlich darauf

geachtet, möglichst viele Produktkomponenten aufzuarbeiten und einer Wiederverwendung zuzuführen. Nicht vermeidbare Abfälle werden wenn möglich einer Wiederverwertung und darüber hinaus einer nachhaltigen, gesetzeskonformen Entsorgung zugeführt. Unter Ressourcenschonung fallen bei den ÖBB auch der sorgsame Umgang mit Wasser und der zur Verfügung stehenden Fläche. Der öffentliche Verkehr hat im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einen sehr viel geringeren Flächenbedarf und auch die ÖBB achten darauf, den Flächenverbrauch auf das notwendige Ausmaß zu beschränken.

Ressourcen GRI 301-1 und 301-2 Konzernweit spielt der Umgang mit Ressourcen eine wesentliche Rolle. So kann zum einen Geld gespart werden und zugleich tun die ÖBB etwas Gutes für die Umwelt. Die ÖBB-Technische Services sind für die Wartung der Schienenfahrzeuge verantwortlich und im Zuge dessen

auch für anfallende umweltrelevante Stoffe. Die sorgsame Behandlung spiegelt sich in der Reduktion der verbrauchten Menge an Klebern, Lacken, etc. wider. Die Menge wurde von 2017 auf 2019 um mehr als 16 Prozent reduziert.

Um möglichst viele Rohstoffe zu sparen, wird bei der ÖBB-Technische Services auf das Thema Komponentenaufarbeitung gesetzt, auch als REUSE bekannt. Dabei werden zahlreiche Bestandteile aufgearbeitet und wiederverwendet, um das Abfallvolumen zu senken und Ressourcen zu schonen. Zum Beispiel werden Sitze, Toiletten, Standheizungen, elektrische Elemente sowie Zug- und Stoßvorrichtungen und vieles mehr sorgsam „refurbished“.

Doch auch beim Güterwagenmaterial setzen die ÖBB den ressourcenschonenden Ansatz um. Mit dem neuen Güterwagen TransANT können die Rail Cargo Group eine Reduktion des Materialverbrauchs je Waggon von bis zu 20 Prozent erreichen. Dadurch werden mehr Güter >

Kennzahlen

2 Mio. m³

oder genau 1.995.627 m³ betrug der **Wasserverbrauch** der ÖBB 2019. 2018: 2.780.816 m³

2,0 Mio. t

oder genau 2,085 Mio. Tonnen **nichtgefährliche Abfälle (exkl. Deponie)** haben die ÖBB 2019 verursacht. 2018: 2,054 Mio. t. GRI 306-2

0,032 Mio. t

gefährliche Abfälle haben die ÖBB 2019 fachgerecht entsorgt. 2018: 0,036 Mio. t. GRI 306-2

3,3 Mio. t

oder genau 3,252 Mio. Tonnen **nichtgefährliche Abfälle** (z. B. Bodenaushub-, Tunnelausbruchmaterial) haben die ÖBB 2019 auf **betriebseigene Deponien** verbracht. 2018: 2,557 Mio. t. GRI 306-2

gsam einsetzen



AUF DER BAUSTELLE.

Für die Errichtung und Erhaltung der Schieneninfrastruktur werden große Mengen an Rohstoffen und Materialien benötigt. Ziel der ÖBB ist es, deren Einsatz durch ein gezieltes Rohstoff- und Ressourcenmanagement gering zu halten und Abfälle damit bestmöglich zu vermeiden



WERKSTATT. Bei der Wartung der Schienenfahrzeuge ist der sparsame Umgang mit umweltrelevanten Stoffen oberstes Gebot

pro Wagon transportiert. In weiterer Folge wird der Transport effizienter und verursacht weniger Emissionen. Nach ihrem Lebensende werden die Güterwagen vollständig verschrottet und für die Produktion von neuem Stahl wiederverwendet.

Bei der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben sich die wesentlichen Materialinputs aus den Hauptaufgaben: dem Planen, Bauen und Betreiben von Bahninfrastrukturanlagen. Die Hauptmasse macht der Schienenschotter aus, von dem pro Jahr etwa 700.000 Tonnen eingekauft werden. An zweiter Stelle stehen Beton-

schwellen mit circa 60.000 Tonnen pro Jahr. Den mengenmäßig dritt-wichtigsten Input stellen die Schienen mit etwa 30.000 Tonnen pro Jahr, die zur Gänze wiederverwendet werden können. Am Ende der Lebensdauer können all diese Stoffe zu fast 100 Prozent recycelt werden.

Abfall GRI 301-2, 306-2

Die Abfallwirtschaft der ÖBB hat sich von einem optimierten Entsorgungs- zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickelt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Bauherr von großen Bauvorhaben im Zuge

von Investitionen (Erneuerung / Neubau / Ausbau), aber auch bei der Instandhaltung (Inspektion / Wartung / Entstörung / Instandsetzung) einer der größten Abfallerzeuger von Bodenaushubmaterial und Gleis-schotter in Österreich.

Die ÖBB wollen sich auch in diesem Bereich weiterentwickeln. So hat beispielsweise die Rail Cargo Austria ihre Abfallwirtschaft in den letzten 15 Jahren stark optimiert, insbesondere der Anfall gefährlicher Abfälle wurde enorm reduziert. Dadurch bedingt fielen in den letzten Jahren nur mehr ausgesprochen geringe Abfallmengen an. Der bewusste Umgang zur Reduzierung des Abfallvolumens spiegelt sich auch in der Menge des Anfalls an nicht gefährlichen und gefährlichen Abfällen des Konzerns wider. Der gegenläufige Trend bei der Deponierung hat zu einem sehr großen Teil mit großen Bauvorhaben wie dem Bau des Semmering-Basistunnels sowie der Errichtung der Koralmbahn zu tun.

Die Entsorgung von Abfällen des

Ressourcen

ÖBB-Technische Services	2017	2018	2019
Menge an umweltrelevanten Stoffen (t)	1.460	1.348	1.221
Komponentenaufbereitung (REUSE)			
Druckluft und Bremsbauteile (Stk.)	22.326	13.451	16.778
Dieselmotoren / Getriebe (Stk.)	1.166	778	691
Klimaanlagen (Stk.)	1.537	1.249	1.226
Fenster (Stk.)	1.521	1.085	1.170



GESTEIN AM LAUFENDEN BAND. Das spart Lkw-Fahrten, damit Diesel und in Folge CO₂-Emissionen

ÖBB-Konzerns wird über das Tochterunternehmen Rail Cargo Group-ES abgewickelt, welches die Abfälle ausschließlich an befugte Abfallsammler oder -behandler übergibt. Für die kommenden Jahre ist die Zuordnung einzelner Abfallfraktionen auf Entsorgungsverfahren geplant.

Gefahrgut GRI 306-3

Als Gefahrgüter werden Stoffe und Gegenstände bezeichnet, von denen eine Gefahr bei Transport und Lagerung für Umwelt und Gesundheit ausgehen kann, zum Beispiel durch Gifteinwirkung, Brand oder Explosion. Der Transport von Gefahrgut auf der Schiene ist dabei aber wesentlich sicherer als beispielsweise auf der Straße. Gefahrgut wird auf der Schiene nach der Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (kurz: RID) transportiert. Basierend auf der Ausgabe 2019 gibt es Melde-richtlinien für Unfälle und Zwischenfälle mit gefährlichen Gütern im Zuge der Beförderung oder Verladung. Dabei sind die Mengenschwellen je nach Gefährlichkeit der Stoffe unterschiedlich. Kommt es zu Verletzungen von Personen oder Sach- und Umweltschäden oder zur Sperrung eines Hauptverkehrsweges sind diese Meldungen beim BMK abzugeben.

Sensibilisierende Maßnahmen

- **Verpackungsmaterial** reduzieren
- **Weiterverwertung von Altfetten aus den BahnBistros**
- **Optionaler Belegdruck** am Ticketautomaten
- **Kaffeebecher aus Recyclingkarton** in Bahnhofshallen und Reisezentren
- **Papierlose Qualitätschecks** der Ticketautomaten
- **Abfallwirtschaftliche Beratungstage** (interne Schulung)

Straße) erforderlich gemacht hätten. Auch bei den zusätzlichen 1.126 Kontrollen, die durch die ÖBB-Infrastruktur AG an RID-Fahrzeugen im Betrieb im Jahr 2019 gemacht wurden, waren keine Meldungen nach RID / ADR erforderlich.

Wasser GRI 303-1 bis 303-3, 306-5

Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) des ÖBB-Konzerns stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung. Zusätzlich gibt es seitens der ÖBB-Infrastruktur AG 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte erfolgt, bei der ÖBB-Postbus GmbH gibt es sechs Quellen. Generell betreiben die ÖBB keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leiten diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

In den Jahren 2017 bis 2019 gab es bei den ÖBB keine Vorfälle, die eine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID/ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene und

Wasseraustritt beim Semmering-Basistunnel

Im Sommer 2019 sind die **Mineure auf der Baustelle Göstritz** auf einen unerwarteten Wasserbereich mit vielen Feinteilen gestoßen. Dies verursachte sichtbare, aber **für Mensch und Tier ungefährliche Trübungen** in Göstritzbach, Auebach und Schwarza.

Der Wasserzutritt wurde gefasst und unter Tage zusätzliche Absetzbecken gebaut, damit kann das Wasser noch vor dem Pumpen **an die Oberfläche gereinigt werden**.

Zusätzlich wurden 2019 weitere Erkundungsbohrungen durchgeführt, um **Aufschluss über die Beschaffenheit des Gebirges** im weiteren Vortrieb zu gewinnen.

Wie in den Kennzahlen am Beginn dieses Kapitels (Seite 26) ersichtlich, kam es im Jahr 2018 zu einer Erhöhung des Wasserverbrauchs. Dies ist auf die verbesserte Datenqualität durch den Einbau von neuen Zählern zurückzuführen. Bei Vergleich der Kennzahlen von 2018 auf 2019 wird eine deutliche Reduktion des Wasserverbrauchs erkennbar. Durch die neu installierten Zähler wurden Leckagen frühzeitig erkannt und eine Erneuerung des Leistungssystems durchgeführt.

Um zusätzlich Wasser zu sparen, wird beispielsweise in den Industriewaschanlagen für Komponententeile bei der ÖBB-Technische Services eine Mehrfachverwendung des Waschwassers durchgeführt. Dies führt zu einer Einsparung in der Größenordnung von drei bis fünf Prozent des gesamten benötigten Wasservolumens der ÖBB-Technische Services GmbH.

Ein wesentlicher Punkt für die Gewährleistung einer langfristig sicheren und stabilen Gleislage stellt die nachhaltige Bahnentwässerung des Fahrweges von Eisenbahnen dar. Dabei entstehen grundsätzlich aus dem regelmäßigen Bahnbetrieb keine Verunreinigungen für die Vorflut beziehungsweise kommt es zu keinem Austritt von schädlichen Substanzen. Doch nicht nur im Betrieb, sondern auch in der Bauphase ist sicherzustellen, das Gewässer nicht negativ >

beeinflusst werden. Deswegen werden chemische Untersuchungen des Wassers in den einzelnen Bauphasen durchgeführt, um allenfalls notwendige Maßnahmen rechtzeitig durchführen zu können. Zum Beispiel kann durch Absetzbecken, Gewässerschutzanlagen, Filteranlagen etc. gewährleistet werden, dass die Vorfluter durch die Wasserrückführung nicht nachteilig beeinflusst werden. Diese Einleitungen erfolgen gemäß den Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes nur im Einklang mit den entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen. Bereits vor Ansuchen nach derartigen Berechtigungen finden Abstimmungen vor allem mit den Behörden, Fischereiberechtigten und Gemeinden statt. Das Ziel liegt hierbei in der Konsensfindung sowie in der nachhaltigen Einleitung der Bahnwässer in die Vorflut, ohne diese negativ zu beeinträchtigen.



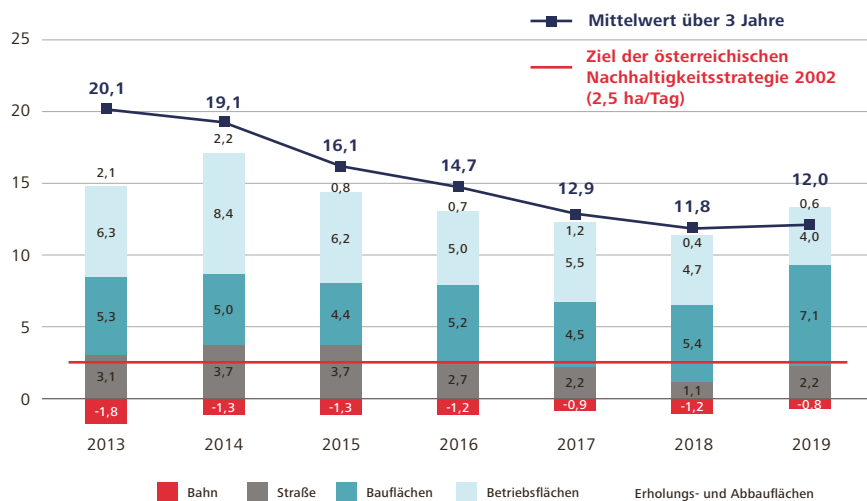
FLÄCHENSCHONEND. Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein

Jene Abwässer, die in Form von Niederschlagswässern aus dem Bahnkörper und durch das von Böschungen zufließende Wasser auftreten, werden nicht direkt in den Gewässerkörper (z. B. Bäche, Flüsse, Grundwasser etc.) eingeleitet, sondern stets einer Reinigung mittels

Humusfilter, Absetz- und Versickerungsbecken unterzogen. Wässer aus Störfällen (z. B. im Tunnel) werden separat aufgefangen. Die Ableitungen sind grundsätzlich mit Schiebern versehen, die im Störfall sofort geschlossen werden. Dadurch wird eine Einleitung von verunreinigten Wässern in die Gewässerkörper verhindert. Bei UVP-pflichtigen Projekten erfolgt im Zuge der Planung auch eine ökologische Bestandsaufnahme des betroffenen Gebiets. Es werden Maßnahmen erarbeitet und letztendlich nach Einholung aller hierfür erforderlichen Genehmigungen umgesetzt, sodass die natürlichen Lebensräume erhalten bleiben.

Flächeninanspruchnahme

Durchschnittliche Zunahme nach Detailkategorien in Hektar pro Tag, Stichtagsdaten jeweils 31.12. des Jahres. Quelle: Umweltbundesamt



Fläche und Boden

Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Während man für eine zweigleisige elektrifizierte Hochleistungsbahnstrecke mit einer Breite von maximal 14 Metern auskommt,



Drittel bis ein Sechstel der Fläche

benötigt eine Autobahn mit derselben Kapazität drei Fahrspuren je Richtung und rund 37 Meter Breite. Damit beträgt der Flächenbedarf für die Gleisanlagen in Österreich nur 0,13 Prozent der Staatsfläche (107 km²), die Straßen nehmen jedoch mehr als 2.600 Quadratkilometer in Anspruch. Eine Fläche so groß wie Vorarlberg unter Asphalt. Die

Bahntrasse endet aber nicht beim Gleis. Bahnbegleitflächen sind wertvolle Lebens- und Rückzugsräume für zahlreiche seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten. Die Betriebslänge des ÖBB Streckennetzes betrug 2019 4.877 Kilometer (Vj: 4.864 km), die Grundstücksfläche 190,8 Quadratkilometer (Vj: 190,8 km²).

Die Bahnbegleitflächen fungieren aufgrund ihrer extensiven Bewirtschaftung als Rückzugsraum und Migrationskorridor für seltene Tier- und Pflanzenarten sowie als verbindendes Element zwischen verschiedenen Lebensräumen in Österreich. Das Streckennetz der ÖBB verläuft durch fast alle Kulturlandschaftsräume in Österreich, der niedrigste Punkt liegt in der Gemeinde Purbach am Neusiedler See auf 116 Metern Seehöhe, der höchste Punkt liegt am Brenner-

pass auf 1.370 Metern Seehöhe. Da die ÖBB in all diesen Gebieten einen sicheren Bahnbetrieb gewährleisten muss, gehören auch forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion in den alpinen

Verantwortungsvoller Umgang mit Flächen

Der **Sektor Bahn** ist de facto der einzige Bereich dessen **Flächenverbrauch in den letzten Jahren gesunken** ist, so eine Statistik des Umweltbundesamtes. Hingegen **steigt der Bodenverbrauch für Siedlungen, Gewerbeflächen oder auch Straßen weiterhin dramatisch.**

Bereichen zum Tätigkeitsfeld von ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, denn ungeeigneter Bewuchs im Bahnumfeld kann den Bahnbetrieb negativ beeinflussen. In öffentlich zugänglichen Be-

reichen wie an Bahnhöfen oder Park & Ride-Anlagen ist auch die Verkehrssicherheit rund um den Baumbewuchs sicherzustellen. Hierfür hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen eigenen Baumkataster angelegt. Darin waren mit Stichtag 15.10.2019 11.836 Bäume und 206 verschiedene Baumarten verzeichnet (siehe Tabelle). Die drei häufigsten Baumarten auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2019 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils ungefähr 1.000 Exemplaren. <

Fläche und Boden

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG* in km ²	2017	2018	2019
Gesamtfläche	192,7	190,8	190,8
verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstation)	8,4	8,4	8,4
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,7	2,7	2,7
sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	8,3	7,9	7,4
P & R-Anlagen	1,2	1,2	1,3

* Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

Bäume

	2017	2018	2019
Bäume im Baumkataster	11 555	11 769	11 836
Baumarten	199	204	206

BIODIVERSITÄT & ARTENVIELFALT

Zum Schutz der biologische

GEZIELTE AKTIVITÄTEN. Als einer der größten Flächenbewirtschafter Österreichs sind sich die ÖBB ihrer Verantwortung für die Artenvielfalt bewusst – entlang dem Bahndamm und weit darüber hinaus.

Bahnstrecken führen nicht nur von einem Ort zu einem anderen. Sie sind auch wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für zahlreiche Pflanzen und Tiere. Da die ÖBB viele Berührungspunkte mit der Natur haben, übernehmen sie Verantwortung, um natürliche Lebensräume zu erhalten und negative Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren. Gezielte Aktivitäten sollen den Verlust der Artenvielfalt stop-

pen. Die Implementierung konkreter Maßnahmen garantiert den Schutz der biologischen Vielfalt. Und durch unsere Bahndämme beispielsweise schaffen wir aber auch neue Lebensräume für viele Tiere und Pflanzen.

Verantwortung für Natur und Umwelt

Die ÖBB – im Speziellen die ÖBB-Infrastruktur AG – ist einer der größten Flächenbewirtschafter des Landes. Durch verschiedene Artenschutzprojekte in allen Bundesländern sowie durch vielfältige Kooperationen mit Umwelt-NGOs (z. B. WWF, Greenpeace, Global2000, Naturschutzbund, birdlife, KFFÖ etc.) übernimmt sie auch Verantwortung für Natur und Umweltschutz. Das gilt beim Bau der Eisenbahnanlagen, bei denen selbstständig vorbeugende Maßnahmen gesetzt werden, aber auch im Rahmen UVP-pflichtiger Vorhaben. Bei negativen Umweltauswirkungen ist auf Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz zu achten, damit ein Projekt

genehmigungsfähig ist. Dies kommt aber andererseits auch beim Betrieb der Bahnanlagen zur Anwendung, bei dem etwa die Beweidung von Bahndämmen durch Schafe und Ziegen und viele andere Vorkehrungen zum Erhalt der biologischen Vielfalt umgesetzt werden. Wissenschaftliche Erhebungen auf Bahnflächen unterstreichen immer wieder deren enormen Wert für die Erhaltung der biologischen Vielfalt. Oft ist dies unabhängig davon, ob es sich um erst kürzlich entstandene Ausgleichsflächen oder bereits seit über hundert Jahren bestehende Bahnflächen handelt.

Bauprojekte und Artenschutz

Generell ist Natur- und Artenschutz in Österreich auf der Ebene der Landesgesetzgebung rechtlich festgelegt. Sämtliche Neu- und Ausbauprojekte werden daher auch im Zuge des Genehmigungsverfahrens im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant und umgesetzt. >

Kennzahlen

5,1 t

an eingesetztem Glyphosat pro Jahr (2019);
2018: 2,7 t*, 2017: 4,7 t

6.921 km

Gleisstrecken auf Vegetation kontrolliert (2019);
2018: 4.409 km; 2017: 7.759 km

4.669 ha

von auf Vegetation kontrollierte Flächen (2019);
2018: 2.842 ha; 2017: 5.091 ha

1.678 ha

Kontrollierte Flächen die in Folge tatsächlich behandelt wurden (2019); 2018: 1.129 ha; 2017: 1.935 ha

* Der geringe Wert ist auch auf eine heiße und trockene Witterung mit unterdurchschnittlichem Pflanzenwuchs zurückzuführen sowie auf die technische Verfügbarkeit des Spritzzuges, dies hat auch zu weniger kontrollierten Gleiskilometern / Flächen in diesem Jahr geführt.

n Vielfalt



DEPONIE TAGLESBERG. Unter dem UNESCO-Biosphärenreservat lagert der Tunnelausbruch des Wienerwaldtunnels für die Hochleistungsstrecke

Dabei kommen zusätzlich auch spezifische, umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS bzw. Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, RVE) zum Einsatz. Mit dem Setzen von Maßnahmen in Übereinstimmung mit diesen Regelwerken wird auch die Berücksichtigung der jeweiligen Roten Listen der gefährdeten Arten systematisch gewährleistet.

Naturoase Deponie

Eines der zahlreichen Beispiele dafür, dass die ÖBB durch ihre Bautätigkeiten auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen schafft ist die Deponie Taglesberg. Die ehemalige Anlage an der Gemeindegrenze von Mauerbach und Gablitz hat sich zu einem wahren Naturparadies für heimische Tier- und Pflanzenarten entwickelt.

Im Zuge des Baus einer neuen Hochleistungsbahnstrecke von Wien nach Salzburg (2001 bis 2008) wurde ein Tunnelsystem unter dem Wienerwald (Gesamtlänge 13,3 km) errichtet. Ausbruchmaterial aus dem Tunnel wurde in einer alten Müllhalde auf dem Taglesberg im Wienerwald deponiert. Diese aus den 1980er-Jahren stammende Lagerstätte bedurfte vor ihrer Nutzung einer „Sanierung“. Mit bis zu 6.000 Kubikmetern Tunnelausbruchsmaterial pro Tag, der Aufbringung des ursprünglichen Mutterbodens und der Bepflanzung der gesamten Fläche mit typischen Bäumen und Sträuchern entstand auf der Deponie ein wahres Naturparadies.

Die Wiederaufforstung erfolgte teilweise in Zusammenarbeit mit örtli-

chen Grundschulen, um den Kontakt der Kinder mit der Natur zu fördern und zu erhalten und sie zugleich mit einem Verkehrsinfrastrukturprojekt vertraut zu machen. Die Aufforstung wurde von den Österreichischen Bundesforsten, die Eigentümer des Gebietes sind, geplant und koordiniert.

Das biologische Monitoring ergab, dass einige Teilflächen der Deponie sehr wertvolle Übergangsbiootope für seltene Pflanzenarten, Insekten, Reptilien, Amphibien und Vögel sind. Durch naturschutzfachliche Pflegemaßnahmen können diese wertvollen Biotope erhalten werden.

Seit 2019 findet nun ein jährliches Pflegeprogramm in Zusammenarbeit mit dem Biosphärenpark Wienerwald statt. Dadurch bleibt der wertvolle Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten erhalten.

Übrigens, im Jahr 2005 wurde das Gebiet des Wienerwaldes zum UNESCO-Biosphärenreservat erklärt. Damit ist die ehemalige Mülldeponie Teil der Managementzone des Biosphärenparkgebietes geworden!

Vogelschutz als Gewinn für die ÖBB

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt in Österreich ein Schienennetz von fast 5.000 Kilometern. Davon sind circa 3.560 Kilometer mit 15 Kilovolt und einer Frequenz von 16,7 Hertz elektrifiziert. Das elektrifizierte Netz erleidet im Jahresdurchschnitt etwa 4.000 Kurzschlüsse. Diese werden durch Bäume, Sträucher, Anlagenausfälle,



KINDER ALS GÄRTNER. Schülerinnen und Schüler der

aber auch durch Vögel und kleine Säugetiere verursacht. Die Schäden können so schwerwiegend sein, dass

Glyphosatersatz

Ziel der Projekte ist die **Findung von alternativen Pflanzenschutzmitteln**, die derzeit noch nicht für Gleisanlagen zugelassen sind, und chemiefreien Verfahren. Aus derzeitiger Sicht wird die zukünftige Strategie, die Gleise vom Bewuchs frei zu halten, aus einer **Kombination von unterschiedlichen Methoden** bestehen, die an die örtlichen Herausforderungen angepasst werden müssen.

Teile der Anlage ersetzt werden müssen. Solche Instandhaltungsarbeiten können auch der Grund für Zugverspätungen und erhöhte finanzielle Kosten und Anforderungen an das Personal sein. In fast allen

Fällen führt ein von einem Vogel oder Kleinsäuger verursachter Kurzschluss zum Tod des Tieres. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat daher beschlossen, Schritte in die Wege zu leiten, sodass die Anzahl der Kurzschlüsse reduziert wird: wie zum Beispiel die Anbringung einer Schutzvorrichtung vor dem Isolator und einer Vogelschutzkappe oben auf dem Pfeiler, wo die Fahrleitung von einem Pfeiler zum anderen verläuft. Diese beiden Vorrich-



Volksschule St. Kanzian setzten unterschiedlichste Pflanzenarten entlang der Koralmbahn ein

tungen schützen Tiere wirksam vor Stromschlägen, aus wirtschaftlichen Gründen ist es leider nicht möglich, das ganze Netz damit auszurüsten. Die Einführung erfolgt in Gebieten, in denen die elektrifizierte Eisenbahninfrastruktur Vogelschutzgebiete oder Areale berührt, in denen seltene und geschützte Vogelarten zu finden sind. Seit 2016 wurden rund 20.000 Vogelschutzkappen angebracht. Um die positive Wirkung zu erheben, werden die gesammelten Daten aktuell evaluiert.

Der Glyphosatentzug

Bereits 2017 haben die ÖBB angekündigt noch vor Ablauf der fünfjährigen EU-Frist – nach welcher der Wirkstoff Glyphosat neu bewertet wird – zukünftig kein Glyphosat mehr auf Bahnstrecken ausbringen zu wollen. Doch warum benötigt die ÖBB eigentlich Glyphosat? Die ÖBB-Infrastruktur muss zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen möglichst frei von Vegetation halten.

Auf dem ÖBB Streckennetz werden dafür gleisgebundene Kleinspritzgeräte und für den Großteil der Strecken ein moderner Spritzzug eingesetzt, welche beide mittels optischer Grünerkennung eine gezielte Entfernung des Gleisbewuchses mithilfe von Herbiziden ermöglichen. Durch ständige Optimierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren konnte die eingesetzte Glyphosatmenge deutlich reduziert werden – von 9,5 Tonnen (2014) auf 5,1 Tonnen im Jahr 2019. 2018 wurden sogar nur 2,7 Tonnen Glyphosat ausgebracht. Dadurch wird ersichtlich, dass die äußeren Bedingungen im Jahr 2018, wie in diesem Fall eine heiße und trockene Witterung und somit ein unterdurchschnittlicher Pflanzenwuchs, auch die ausgebrachte Menge an Pflanzenschutzmittel beeinflusst. Dies erklärt auch die Steigerung im Jahr 2019, denn aufgrund anderer Wetterbedingungen entwickelt sich auch ein anderer Pflanzenwuchs. Bereits seit einigen Jahren sind die ÖBB in intensivem Austausch

Maßnahmen: Biodiversität und Artenvielfalt

Ausbau

Deponie Taglesberg – Bewirtschaftung, damit Lebensraum für seltene Arten ermöglicht werden kann (Bewirtschaftung seit 2019, davor Aufforstung)

SchaZi – Beweidung von Bahnflächen mit Schafen und Ziegen, um die Ausbreitung von invasiven Neophyten einzudämmen. Projekt

Vogelschutzmaßnahmen – Anrallschutz an Glasflächen, Schutzkappen zur Prävention von Kurzschlüssen (laufend)

Biologische Bekämpfung des Götterbaumes – Forschungsprojekt mit der Universität für Bodenkultur, Bioherbizid auf Basis eines Pilzes zur Marktreife entwickelt

Umwelt am Zug – Ökologierungsmaßnahmen am Bestandsnetz (laufend)

Gemeinschaftsgarten Bahnhof Kritzen-dorf – Grünflächen am Bahnhof werden von einem örtlichen Verein nachhaltig gestaltet und gepflegt (laufend)

Erhalt

Schaffung von Ökoflächen (laufend)

Verwendung von autochthonem regionalem Saat- und Pflanzgut – Koralmbahn (Stmk.) und PNA-Projekte in NÖ (laufend)

Anbringen von Nestern für Mauer-schwalbe – Akutmaßnahme im Zuge des Abrisses des Bahnhofs Dürnkrot (September 2019)

Wildwarner – Projekt, um Wildtierkollisionen auf Schiene und Straße zu vermeiden

Glyphosat – Optimierungsmaßnahmen (Grünerkennung), Projekt um chemische / physikalische / mechanische Alternativen für Glyphosat zu finden; Projekt, Innovationspartnerschaft zur Glyphosatreduzierung

Flächenpotenzialanalyse – Studie in Kooperation mit der Universität für Bodenkultur zu Möglichkeiten der extensiven nachhaltigen Flächennutzung (laufend)

Umweltinformationssystem (UIS) ist ein IT-Modul zur Erfassung von gesetzten Maßnahmen bei Bauprojekten zum Erhalt der Biodiversität und Artenvielfalt (in Arbeit)

Bildung

Schulungsmaßnahmen zu Umgang mit und Gefahren von Neophyten (seit 2018)

Mitarbeiterexkursion Ökologisierung von Bauprojekten (Mai 2019)

Kinder als „Gärtner“ an der Koralmbahn

Ausstellung Tierische Untermieter in Zusammenarbeit mit der Wiener Umweltanwaltschaft

mit anderen internationalen Bahnen und Projektpartnern, um an möglichen Alternativen zu forschen und so eine Lösung für den gesamten Bahnsektor zu finden. < GRI 304-2 bis 304-4

GREEN PROCUREMENT

Zukunft denken, nachhaltig

NACHHALTIGE BESCHAFFUNG. Ein wesentlicher Teil der Lösung für eine ressourcenschonende Zukunft. Der ÖBB Einkauf leistet seinen Beitrag.

Als einer der größten Auftraggeber des Landes sind die ÖBB ein wichtiger Impulsgeber für die heimische Wirtschaft und wesentlich für den Standort Österreich. Das Thema nachhaltige Beschaffung ist und bleibt ein Schwerpunkt für den ÖBB Einkauf. Als Teil der nachhaltigen ÖBB ist der Einkauf des Unternehmens ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Ausrichtung. Bereits seit ge-

raumer Zeit berücksichtigt der ÖBB Einkauf ökologische sowie soziale Aspekte bei Ausschreibungen.

Was wir erreichen wollen

So wird bei Beschaffungen beispielsweise besonders darauf geachtet, dass die Produkte in Sachen Energie- oder Materialverbrauch effizient sind und durch ihre Verwendung weniger Abfälle oder Emissionen produziert werden. Die Uniformen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Zügen sind ein Vorzeigebispiel für diesen Anspruch. Die ÖBB waren der erste europäische Bahnbetreiber, dessen Uniformbekleidung vollständig nach strengen Nachhaltigkeitskriterien beschafft wurde.

Unser Weg zum Ziel

GRI 102-9, 308-1, 414-1

Da der Klimawandel nicht auf Österreich beschränkt, sondern ein globales Phänomen ist, engagiert sich der ÖBB Einkauf überdies in

der internationalen Bahnbrancheninitiative „Railponsible“. Sie ist ein Zusammenschluss von Eisenbahnverkehrsunternehmen und wichtigen Zulieferern der Bahnbranche. Gemeinsam mit weiteren Mitgliedern hat der ÖBB Einkauf im Jahr 2019 in mehreren Gremien aktiv dazu beigetragen, die Nachhaltigkeitspraktiken der gesamten Bahnbranche kontinuierlich zu verbessern und grüne Lieferketten zu verwirklichen. Als Basis dafür werden gemeinsam Nachhaltigkeitsstandards entwickelt, um auf diesem Weg die nachhaltige Zukunft der Bahnbranche aktiv mitzugestalten.

Zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistungen von Lieferanten hat sich die Initiative auf den Einsatz von „EcoVadis“ (Nachhaltigkeitsplattform) verständigt. Auch der ÖBB Einkauf setzt dieses Tool in Kombination mit dem ÖBB-eigenen Lieferanten-Management-System (LMS) für die Lieferantenbeurteilung ein. Objektivität ist hierbei das größte Gebot. Die durch den Lieferanten ausgefüllten

Kennzahlen**2,5 Mrd.**

Euro Bestellvolumen pro Jahr – von Loks über Schmiermittel bis zu Computern und Bleistiften. GRI 102-9

9.000

Kreditoren. GRI 102-9

400.000

Abrufpositionen aus unserem vollständig digitalisierten **elektronischen ÖBB Einkaufskatalog**

86 %

des Bestellvolumens ist im Jahr 2019 an in **Österreich ansässige Auftragnehmer** vergeben worden. GRI 204-1

60 %

des Bestellvolumens soll **ab 2023 jährlich auf Nachhaltigkeit beurteilt** werden.

37 %

des Beschaffungsvolumens sind aktuell **auf Nachhaltigkeit beurteilt.**

einkaufen



NEUES WAGENMATERIAL. Als Teil der nachhaltigen ÖBB ist der Einkauf des Unternehmens ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Ausrichtung

EcoVadis-CSR-Fragebögen werden von unabhängigen Expertinnen und Experten analysiert und die Ergebnisse an die ÖBB übermittelt. Das schafft Transparenz sowie Glaubwürdigkeit und hilft den ÖBB, die gesamte Lieferkette der Bahnindustrie nachhaltiger auszurichten.

Der Vorreiterrolle gerecht werden – Projekt „TCO CO₂“

Im Einklang mit dem Regierungsprogramm 2020 bis 2024 nimmt der ÖBB Einkauf seine Rolle für noch mehr Verantwortung in Sachen Nachhaltigkeit wahr. Das Ziel der Bundesregierung, Österreich bis 2040 klimaneutral zu machen, erfordert auch die Bewertung der ökologischen Nachhaltigkeit aller Beschaffungen. Deshalb hat der ÖBB Einkauf im März 2020 das Projekt „TCO CO₂“ gestartet. Um die Auswirkungen der zu beschaffenden Produkte und Leistungen auf die

Umwelt transparent, bewertbar und damit vermeidbar zu machen, soll eine Möglichkeit entwickelt werden, das bestehende TCO-Modell (Total

»Ziel ist es, den CO₂-Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus einen entsprechenden Stellenwert bei unseren Zuschlagsentscheidungen zu geben und somit unsere Beschaffungen noch nachhaltiger zu gestalten.«

**MAG. BRIGITTE SCHÜSSLER,
CHIEF-PROCUREMENT-
OFFICER, ÖBB-HOLDING AG**

Lieferkette im gesamten Lebenszyklus entstehen (Stichwort: „Cradle to Grave“). Nach einer Integration in den bestehenden TCO-Ansatz soll in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Graz auf diesem Weg das TCO-CO₂-Modell entstehen,

Cost of Ownership) um die CO₂-Komponente zu erweitern. Als primäres Ergebnis des Projektes soll eine wissenschaftlich fundierte und unabhängig überprüfte Berechnungsmethodik zur Ermittlung und Bewertung der CO₂-Emissionen entlang der

mit dessen Hilfe ab Projektende alle zukünftigen Beschaffungsverfahren durchgeführt werden sollen. Durch diesen neuen Ansatz wollen die ÖBB Vorreiter der öffentlichen Beschaffung in Österreich sein und ihren Beitrag auf dem Weg zur Klimaneutralität in Österreich und damit in Europa leisten.

Engagement zahlt sich aus

Auch wenn noch einiges vor uns liegt, all diese Anstrengungen haben sich bereits gelohnt. Im Berichtsjahr ging das Team des Konzerneinkaufs als Gewinner des Verwaltungspriese 2019 hervor und wurde mit dem Sonderpreis der Wirtschaftsuniversität Wien, Institut für Transportwirtschaft und Logistik, für seine nachhaltige und innovative digitale End-to-End-Beschaffung belohnt. Green Procurement ist für die ÖBB ein integraler Teil der Beschaffungsstrategie und das Fundament zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft. <

INNOVATION & TECHNOLOGIE

Entwicklung als Konstante

IDEE UND UMSETZUNG.

Hinter dem serviceorientierten Mobilitäts-Dienstleister ÖBB steckt ein Technologieunternehmen, das dementsprechend innovationsorientiert denkt und handelt.

Die Bedeutung der Bahn als einer der klimafreundlichsten Verkehrsträger und ihre verantwortungsvolle Rolle zum Schutz unseres Klimas sind unumstritten. Innovation und Technologie können hierbei einen direkten Nutzen im Themenfeld der Nachhaltigkeit erzeugen oder indirekt eine positive Wirkung auf einzelne oder auch mehrere Bausteine der Nachhaltigkeitsstrategie erzielen. Einerseits werden durch das Schaffen von neuen Grundlagen wie eine umfassende Digitalisierungs- und IT-Strategie, der Arbeitsplatz 4.0 und „Smart Work“ Zukunftsthemen im Konzern behandelt und implementiert. Andererseits stellt speziell die Steigerung von Ka-

pazität und die damit einhergehende weitere Verlagerungsmöglichkeit einen großen Hebel für die ÖBB dar. Ziel ist es, dieses Potenzial durch Nutzung neuer Technologien und in weiterer Folge auch die Entwicklung neuer Produkte und Services für Kundinnen und Kunden zu heben.

Innovationschwerpunkte

Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems der Mobilität, Logistik und Infrastruktur hat im ÖBB-Konzern eine zentrale Bedeutung. Der Fokus liegt bezüglich dieses Kontextes auf dem Kundennutzen und der Steigerung von Kapazität, Produktivität und / oder Qualität. Die ÖBB sind sich ihrer wichtigen Funktion als Innovationsmotor der österreichischen Bahnindustrie sowie der gesamten Mobilitätsbranche bewusst. Die Tätigkeiten orientieren sich an strategischen Zielen des Konzerns, an aktuellen Trends sowie am zukünftigen Bedarf.

Konzernweite Formate unterstützen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Entwicklung von Innovationen:

Ideenwerkstatt. Die Ideenwerkstatt ist eine Plattform für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bietet die Möglichkeit, mit eigenen Ideen einen persönlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des Unternehmens zu

leisten. So konnten seit dem Bestehen der Ideenwerkstatt 2015 bereits über 5.540 Vorschläge eingereicht, 979 Ideen umgesetzt und mehr als 38,6 Millionen Euro eingespart werden. Die Ideen reichen dabei von Verbesserungen tagtäglicher Arbeitsabläufe über Automatisierung und Digitalisierung bis hin zu neuen Produkten und Services für Kundinnen und Kunden.

Innovationsprogramm. Im Innovationsprogramm arbeiten Kolleginnen und Kollegen aus unterschiedlichen Fachbereichen für ein dreiviertel Jahr zusammen, um gemeinsam ein neues Produkt oder Service zu entwickeln. Dabei werden sie von internen und externen Expertinnen und Experten gecoacht, kooperieren mit innovativen Start-ups und holen laufend Feedback von Kundinnen und Kunden sowie Nutzerinnen und Nutzern ein. So entstehen Lösungen, die unsere Kundinnen und Kunden in Zukunft nachhaltig begeistern, wie etwa das Postbus-Shuttle, integrierte Mobilitätskonzepte oder Smart Journey-GPS-Ticketing.

„Community creates Mobility“. Um den gemeinsamen Diskurs mit anderen Mobilitätsakteuren zu fördern, wurde das Ökosystem „Community creates Mobility“ ins Leben gerufen. Hier finden laufend ge-

Kennzahlen

1.128

Ideen wurden 2019 bei den ÖBB über interne Plattformen eingereicht. 2018: 1.124

157

der über ÖBB-interne Plattformen eingereichten Ideen wurden 2019 umgesetzt. 2018: 229

14,9 Mio.

Euro konnten durch Ideen aus dem ÖBB-Konzern 2019 eingespart werden. 2018: 8,6 Mio. Euro



DER CITYJET ECO
fährt mit einem elektrohybriden Batterieantrieb. Ist er nicht auf einer elektrifizierten Strecke unterwegs, kommt die Energie aus den eingebauten Lithium-Titanat-Batterien. Geladen werden diese jeweils auf Strecken mit Oberleitung

meinsame Aktivitäten zu Mobilitäts-Themenschwerpunkten (z. B. autofreie Innenstadt) statt. Das Netzwerk umfasst Ende 2019 bereits über 70 Organisationen aus Industrie, Wissenschaft und Start-up-Szene.

Open Innovation-Plattform. Die Online-Plattform ermöglicht die Einbindung von Kundinnen und Kunden in Entwicklungen und Testings neuer Produkte und Services, etwa durch die Sammlung von Ideen über Open Innovation-Challenges oder die Erhebung von Feedback zu konkreten Lösungen.

Konkrete Schwerpunkte und Maßnahmen 2019:

Integrierte Mobilität. Im Bereich Personenverkehr lag der Schwerpunkt auf dem Thema integrierte Mobilität. Den Grundstein dafür legte das Postbus-Shuttle aus dem Innovationsprogramm 2018 als eine wichtige Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs für die erste und letzte Meile. Im Jahr darauf wurde nun an der Integration weiterer Services (z. B. E-Auto, E-Scooter, E-Bikes) gearbeitet. Erste Mobilitätskonzepte konnten bis Jahresende bereits getestet werden, beispielsweise in St. Johann im Pongau, wofür die ÖBB den VCÖ-Mobilitätspreis erhielt. Die Services sollen 2020 schrittweise auf weitere Gebiete ausgerollt werden.

Digitalisierung der Kundeninformation. Im Bereich Güterverkehr lag der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Kundeninformationen. Hierzu entstanden etwa ein Produktkonfigurator für Warentransporte oder der Prototyp für ein Online-

Dashboard für Kundinnen und Kunden der „Rollenden Landstraße“ (RoLa) mit aktuellen Statusmeldungen. Alle diese Aktivitäten haben zum Ziel, den Transport über die Schiene noch attraktiver und einfacher zu gestalten und so noch mehr Kundinnen und Kunden für eine nachhaltigere Logistik zu begeistern.

Services am Bahnhof. Im Bereich Infrastruktur lag der Schwerpunkt auf der Weiterentwicklung der Services am und rund um den Bahnhof. Hierzu entstanden zum Beispiel Schließfächer, Greißler oder neue Standorte für E-Scooter sowie das ÖBB Carsharing Rail&Drive, um den Bahnhof noch interessanter zu machen und noch mehr Menschen für nachhaltige Mobilität zu gewinnen.

Technologische Schwerpunkte

Innovation und Technologie sind der wichtigste Treibstoff, um ein Unternehmen wie die ÖBB erfolgreich in die Zukunft steuern zu können. Um Technologie- und Assetinnovationen des ÖBB-Konzerns gesamtheitlich zu erfassen, wurde die ÖBB Technologiestrategie entwickelt. Fokussiert werden dabei die Topthemen mit besonderer konzernweiter Bedeutung. Die spezifischeren Schwerpunkte und Ausrichtungen, die als Ergänzung wichtig und notwendig sind, werden in den Teilkonzernen und Gesellschaften definiert. Kernelemente der bis zum Jahr 2030 ausgerichteten ÖBB Technologiestrategie sind konkrete Schwerpunkt- und Leuchtturmprojekte

mit ausgeprägter Anwender- und Umsetzungsorientierung, die einen messbaren Beitrag zur Steigerung von Kapazität, Produktivität und / oder Qualität leisten sollen.

Automatisierte Betriebsführung. Um Kapazitätsengpässen im Schienennetz vorzubeugen und weitere Verlagerungseffekte zu ermöglichen sowie die Produktivität und Be-

triebsqualität zu erhöhen, ist die schrittweise Einführung automatisierter Betriebsführung notwendig.

Innovativer Güterwagen und intelligenter Güterzug.

Der innovative Güterwagen beinhaltet die Innovationsfelder Telematik und Sensorik, innovatives Laufwerk, innovatives Wagendesign sowie die digitale, automatische Kupplung (DAK). In Kombination verschaffen sie dem Schienengüterverkehr einen enormen Produktivitätsschub und ermöglichen durch technologische Verbesserungen die Reduktion der Lärmwirkung des Güterwagens.

Regionalbahn neu. Hohe „Stückkosten“ und teilweise geringe Attraktivität sind die Herausforderung. Diese Logik gilt es umzukehren und neue, attraktive, kostengünstige technologische Lösungen zu schaffen, von denen das Klima sowie der Bahnsektor profitiert. Auch im Bereich der alternativen Antriebe und erneuerbare Energien sind Innovation und Technologie ein wichtiger Bestandteil (siehe Kapitel Klimaschutz Seite 12).

Maßnahmen 2019

- **Cityjet eco.** Erprobung Desiro ML mit elektrohybridem Batterieantrieb. Mit dem Betrieb dieses Fahrzeuges lassen die ÖBB dem Ziel, bis 2030 einen CO₂-neutralen Mobilitätssektor anzubieten, konkrete Taten folgen (Pilotprojekt), bis 2020
- **H₂-Bus** im Probebetrieb in Graz und Klagenfurt

ÖBB TECHNOLOGIE-STRATEGIE 2030



DIE ÖBB TECHNOLOGIESTRATEGIE mit ihren 24 Leuchtturmpunkten ist mit der ÖBB Sicherheits- sowie der ÖBB Klimaschutzstrategie verwoben

F&E-Projekte

Die Erreichung dieser Ziele soll durch konkrete F&E-Projekte, die einen messbaren Beitrag zur Steigerung von Kapazität, Produktivität und / oder Qualität leisten, erfolgen. Um die gesetzten Ziele im Bereich automatisierte Betriebsführung zu erreichen, haben die ÖBB beispielsweise 2019 mit 16 Partnern im Rahmen des Ausschreibungsschwerpunktes „Mobilität der Zukunft – Kooperative Technologieinitiative System Bahn“ der Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) das Forschungsprojekt „TARO – Towards Automated Railway Operation“ eingereicht und den Zuschlag erhalten. Gemeinsam sollen im Projekt durch

die interdisziplinäre Zusammenarbeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Industrie und Wissenschaft zahlreiche Aspekte bezüglich der Digitalisierung und Teilautomatisierung des Gesamtsystems Bahn adressiert werden. Technologie- und Assetinnovationen, wie sie in der ÖBB Technologiestrategie beschrieben sind und in zahlreichen F&E-Projekten mit ÖBB Beteiligung umgesetzt werden, beschäftigen sich vorrangig mit der Optimierung des Bahnsystems auf einer technisch-betrieblichen Ebene durch den anwendungsfallorientierten Einsatz neuer Technologien. Mit deren Hilfe sollen konkrete Bedarfe des Systems Bahn adressiert werden

und Betriebs- und Produktionsabläufe optimiert werden: So kann etwa durch den Einsatz der digitalen automatischen Kupplung für den Schienengüterverkehr durch die konkrete Anwendung smarter Technologie die Kapazität des Systems Bahn oder die Sicherheit nachhaltig gesteigert werden. Mit der Anwendung neuer Technologien sind aber auch Risiken wie gesteigerte Komplexität und möglicherweise höheren Kosten verbunden. Daher ist es für die ÖBB von besonderer Bedeutung, dass F&E / Technologieprojekte einen nachweislich positiven Beitrag für die Steigerung von Kapazität, Produktivität und / oder Qualität leisten. <

GREEN FINANCE

Nachhaltig finanzieren

VERANTWORTUNGSVOLLER FINANZMARKT. Banken und Anleger gestalten ihr ökonomisches Handeln immer mehr und richten dementsprechend die Finanzierungskosten danach aus.

Das Stichwort des Finanzmarktes für die Zukunft lautet „Responsible Banking“; so haben sich erst Ende 2019 die führenden 130 Geldhäuser der Welt in New York bei den Vereinten Nationen zusammengefunden, um die „Principles of Responsible Banking“ zu unterzeichnen. Darunter findet sich beispielsweise auch die Rolle der Banken im Kampf gegen die Klimaerwärmung. Banken und Investoren, also der Finanzmarkt, werden in diesem Zusammenhang eine Schlüsselrolle einnehmen. Eine der entscheidenden Maßnahmen liegt darin, dass die EU

ab 2022 alle europäischen Geldhäuser verpflichtet, ihre Umwelt- und Nachhaltigkeitsrisiken offenzulegen. Damit wird ein gewaltiger Druck auf Investoren und Banken entstehen, verstärkt in nachhaltige Unternehmen zu investieren beziehungsweise im Umkehrschluss die Finanzierungen sehr genau abzuwägen.

Aufgrund dieser gesellschaftspolitischen Entwicklungen in Europa und auch in Österreich kommt es zu einer steigenden Nachfrage institutioneller Anleger, ihr ökonomisches Handeln nachhaltig auszurichten. Zunehmend streben aber auch die individuellen Investoren verstärkt danach, ihr Vermögen in Übereinstimmung mit umwelt- und klimaschutzbezogenen Zielsetzungen einzusetzen. Um die Vergleichbarkeit der Finanzprodukte im Bereich der nachhaltigen Finanzierung zu gewährleisten, entwickelt die EU gerade klare Kriterien bei der Abklärung, was genau „nachhaltig“ und „grün“ ist. Gleichzeitig soll damit auch der Vermarktung von vermeintlich „grünen“ Anlageprodukten entgegengewirkt

werden, die nicht grundlegenden Umwelt- oder Nachhaltigkeitsstandards entsprechen („Greenwashing“). Ein wesentliches Qualitätsmerkmal für den Finanzmarkt sind sogenannte „ESG-Ratings“. ESG steht für Environment (E), Sustainability (S) und Governance (G). Immer

mehr Anleger haben bereits interne Regularien festgelegt, sodass Investments in Firmen nur noch unter der Auflage „grün / nachhaltig“ möglich sind oder im Umkehrschluss Firmen, die ihre Grün- / Nachhaltigkeitsstrategien nicht darlegen können,

mit massiven Mehrkosten in der Finanzierung rechnen müssen.

»Vor allem langfristige Investitionsentscheidungen von Banken und institutionellen Investoren, mit denen wir zusammenarbeiten, werden immer mehr von der Bewertung dieser ESGs abhängig gemacht.«

**GERNOT NETINGER,
LEITER KONZERNFINANZEN,
ÖBB-HOLDING**

ÖBB Teil der Experten- gruppe des Bundes

Die Abteilung Konzernfinanzen in der ÖBB-Holding AG hat diese Entwicklung über Jahre verfolgt. Seit Mitte 2019 finden mit den Corebanken des ÖBB-Konzerns gezielte Gespräche betreffend Markteinschätzungen für „Green Finance“ und „ESG related Finanzierungen“ statt. Darüber hinaus ist Konzernfinanzen Teilnehmer einer seitens des Bundes ins Leben gerufenen Expertengruppe zum Thema Green Finance. Entsprechende Meetings haben über den gesamten Zeitraum 2019 gemeinsam mit Vertretern der Banken, Versicherungen und

ESG-Kriterien

Environment (Umwelt)

- Klima
- Ressourcenknappheit
- Wasser
- Artenvielfalt

Social (Soziales)

- MitarbeiterInnen
- Sicherheit und Gesundheit
- Demografischer Wandel
- Ernährungssicherheit
- Artenvielfalt

Governance (Aufsichtsstrukturen)

- Risiko- und Reputationsmanagement
- Aufsichtsstrukturen
- Compliance
- Korruption

ESG-RATINGS. Ein wesentliches Qualitätsmerkmal für den Finanzmarkt

CORPORATE-RATING.

Im Jahr 2018 wurde die ÖBB-Infrastruktur bereits zum dritten Mal von der international führenden Ratingagentur ISS-oekom als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet (Rating 2018 B-)

öffentlichen Gebietskörperschaften stattgefunden.

ÖBB gehen ambitioniert vor

Um weitgehend auf die immer stärker wachsenden Herausforderungen des Finanzmarktes vorbereitet zu sein, ist es unabdingbar ESG-Ratings für die sich am Markt finanzierenden ÖBB Gesellschaften proaktiv aufzusetzen – das sind: ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Postbus GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH.

Dazu sind im Jahr 2020 weitere Schritte geplant:

Proaktive Kontaktaufnahme mit verschiedenen Ratingagenturen, um mögliche Anknüpfungspunkte auszuloten.

Prüfung proaktiver ESG-Ratings für definierte ÖBB Gesellschaften, um für Finanzierungen am Finanzmarkt gerüstet zu sein und gegebenenfalls die Einleitung entsprechender Umsetzungsschritte

(Leistungsausschreibung). Erste ESG-Ratings sollen 2021 starten.

Erwarteter Nutzen

Erleichterungen am Finanzierungsmarkt und eine Steigerung der Reputation des Unternehmens zum Themenbereich Nachhaltigkeit sollen das Ergebnis sein. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass jene Firmen ohne Nachhaltigkeitsstrategie oder ohne entsprechende ESG-Ratings zukünftig bis zu 0,25 bis 0,5 Prozent an höheren Finanzierungskosten kalkulieren müssen. Die oben angeführten ÖBB Gesellschaften haben im Rahmen des aktuell gültigen Budgets und Mittelfristplans Finanzierungen von rund 3,1 Milliarden Euro bis Ende 2025 eingestellt; bei einer durchschnittlichen Laufzeit von zehn Jahren würde ein höherer Zinssatz von etwa 0,25 Prozent Mehrkosten von bis zu 80 Millionen Euro über die gesamte Laufzeit bedeuten. Neben dem wirtschaftlichen Aspekt gilt es aber auch zu beden-

Was sind ESG-Kriterien?

Als Standard nachhaltiger Anlagen hat sich die Begrifflichkeit „ESG“ etabliert. Diese drei Buchstaben beschreiben folgende Themenbereiche der Nachhaltigkeit von Unternehmen:

Das **„E“ für Environment** steht z. B. für Schutz vor Umweltverschmutzung oder -gefährdung, Treibhausgasemissionen oder Energieeffizienzthemen.

Social „S“ beinhaltet Aspekte wie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Diversity oder gesellschaftliches Engagement.

Unter **Governance „G“** wird eine nachhaltige Unternehmensführung verstanden. Hierzu zählen etwa Themen wie Unternehmenswerte oder Steuerungs- und Kontrollprozesse „Corporate Governance“.

ESG-Ratings (Nachhaltigkeitsratings) basieren auf der Analyse dieser Kriterien.

ken, dass eine Nichteinführung eines ESG-Ratings für den ÖBB-Konzern und die oben genannten Gesellschaften für den Finanzmarkt, unter Berücksichtigung der Bedeutung der ÖBB in Zusammenhang mit Klimaschutz und Umwelt, schwer nachvollziehbar wäre. <

LEISTBARE & ZUGÄNGLICHE MOBILITÄT

Ganz Österreich bewegen

UNTERWEGS SEIN. Mobilität zählt zu den Grundbedürfnissen. Die ÖBB sehen es als zentrale Aufgabe, ihre Mobilitätsdienstleistungen leistbar und einfach zugänglich zu gestalten.

Die ÖBB bieten internationale, lokale und regionale Mobilitätsdienstleistungen an und tragen mit einem sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Leistungsportfolio zur öffentlichen Daseinsvorsorge bei. Als Gesamtmobilitätsanbieter verfolgen die ÖBB das Ziel, mit Kooperationspartnern Services von der ersten bis zur letzten Meile anzubieten, damit eine flächendeckende, leistbare und einfache

Zugänglichkeit zu Mobilität ermöglicht wird. Durch ein umfassendes Verständnis schaffen die ÖBB einen barrierefreien Zugang zu all diesen Mobilitätsangeboten, indem sie die Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden berücksichtigen und auf innovative Lösungen setzen.

Ohne Barrieren

Barrierefreiheit bedeutet für die ÖBB, allen Menschen – sei es mit oder ohne Behinderungen – die uneingeschränkte Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen zu ermöglichen. Als Österreichs größter Mobilitätsanbieter ist es das Ziel der ÖBB, allen Kundinnen und Kunden ein bequemes Reisen zu ermöglichen. Über eine Million Menschen in unserem Land sind vorübergehend oder dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt. Das umfasst Personen mit Behinderung genauso wie ältere oder gebrechliche. Um dieser Kundengruppe geeignete Reisemöglichkeiten zu bieten, investieren die ÖBB laufend in Barrierefreiheit und darüber hinaus

in den Ausbau von Bahnhöfen und in eine moderne kundenorientierte Fahrzeugflotte. Der Erfolg unseres Ansatzes spiegelt sich auch in den steigenden Fahrgastzahlen wider.

Neue Generation der Railjets – ein Blick in die Zukunft. Auch bei den Neubeschaffungen unserer Railjets und Nightjets für 2023 steht Barrierefreiheit im Fokus. Hierzu sind die ÖBB in regelmäßigem Austausch mit dem Österreichischen Behinderterat (ÖBR). Die Ausgestaltung der neuen Fahrzeuge übertrifft aufgrund der Abstimmung mit dem ÖBR die gültigen EU-Vorgaben und bietet allen Fahrgästen höchsten Fahrkomfort. So werden in den neuen Railjets zum Beispiel die Tische im Bereich für Personen mit eingeschränkter Mobilität vergrößert. In sieben von neun Wagen des Fernverkehrszuges ist ein barrierefreier Niederflureinstieg möglich. Die Toiletten in den Niederflurwagen sind vom Niederflursitzbereich natürlich ohne Stufen zu erreichen. Durch diese Maßnahmen wird nicht >

Kennzahlen

476,8 Mio.

Fahrgäste haben 2019 die **Verkehrsdienste der ÖBB (Bahn und Bus)** in Anspruch genommen. **2018:** 474,2

266,6 Mio.

Fahrgäste sind 2019 mit den **Zügen der ÖBB** unterwegs gewesen. **2018:** 261,4

210,2 Mio.

Fahrgäste sind 2019 mit dem **ÖBB Postbus** unterwegs gewesen, (inkl. 6,1 Mio. mit CSAD in Tschechien). **2018:** 212,8

228,4 Mio.

Fahrgäste waren 2019 mit den **Nahverkehrszügen der ÖBB** unterwegs. **2018:** 224,5

208

Rollstuhlhebelifte sind in den **Zügen der ÖBB** eingebaut (Stand 2019). **2018:** 207

290,5 Mio.

Euro investierte der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** im Jahr 2019 in neues Wagenmaterial etc. **2018:** 400,8



ALS GESAMTMOBILITÄTSANBIETER verfolgen die ÖBB das Ziel, mit Kooperationspartnern Services von der ersten bis zur letzten Meile anzubieten, damit eine flächendeckende, leistbare und einfache Zugänglichkeit zu Mobilität ermöglicht wird

nur die Qualität für unsere Kundinnen und Kunden gesteigert, sondern auch die Pünktlichkeit positiv beeinflusst, da der Ein- und Ausstieg für alle Reisenden erleichtert wird.

Gemeinsam Bahn.Zukunft

Im Rahmen von Stakeholderdialogen kommen regelmäßig Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Behindertenorganisationen zum Thema Barrierefreies Reisen zusammen. Zuletzt im Herbst 2019 im Rahmen der Veranstaltung „Bahn.Zukunft“, welche das ÖBB Diversity-Management organisierte. Dabei sind 30 Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Behindertenorganisationen unter anderem ins Jahr 2030 eingetaucht und haben Ideen rund um die Mobilität der Zukunft entwickelt. Ziel war es, gemeinsam mittels Service-design innovative Lösungsansätze für die Bahn der Zukunft zu erarbeiten. Beleuchtet wurde dabei das gesamte Reiseerlebnis (vor – während – nach der Zugfahrt) der Zukunft anhand einer Customer-Journey (Reise der Kundinnen und Kunden).

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick

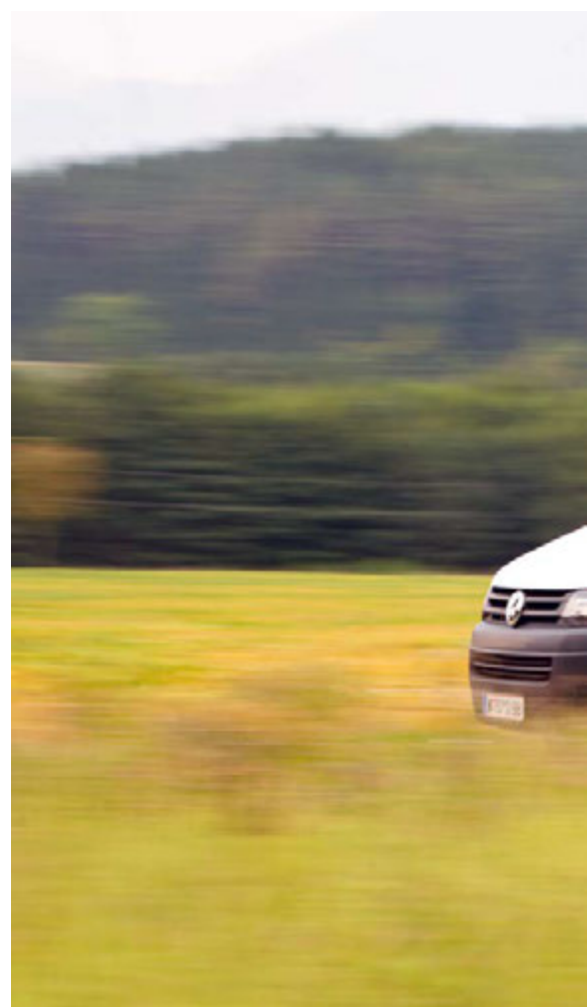
ÖBB-Postbus GmbH	2017	2018	2019
Gefahrene Kilometer (Mio. km pro Jahr)	145,1	145,7	142
Gefahrene Kilometer (pro Tag)	397.560	399.180	389.041
Bushaltestellen	21.200	20.648	20.848
Linien (Anzahl)	rd. 800	771	751
Busse (Anzahl)	2.316	2.314	2.335
<i>davon barrierefrei (%)</i>	87	98,8	98,8
Umsatz (Mio. €)	406	414	412
Marktanteil im regionalen Linienverkehr (rd. %)	45	44	43
Versorgte Gemeinden	rd. 1.800	1.795	1.792

Leistbares Reisen

Die ÖBB setzen auf umfassende Ermäßigungen, um auch sozial schwächer gestellten Gruppen den Zugang zu Bahn und Bus zu ermöglichen. Die ÖBB Sparschiene ist mittlerweile in ganz Österreich ein Begriff. Damit können ÖBB Fahrgäste das ganze Land bereisen und auch ins europäische Ausland fahren. Das Angebot ist ab einer Fahrstrecke von 150 Kilometern pro Richtung für alle ÖBB Fernverkehrszüge oder den ÖBB Intercitybus gültig und die Verkaufszahlen sprechen für sich. Eingeführt wurde die Sparschiene im Jahr 2010. Die jährlichen Steigerungen bei der Inanspruchnahme sind beachtlich, alleine von 2018 auf 2019 konnte eine Steigerungsrate von rund 25 Prozent bei den verkauften Tickets erzielt werden. Mittlerweile werden fast 5 Millionen Sparschietickets im Tagverkehr pro Jahr verkauft.

Mit dem Postbus unterwegs

Der ÖBB Postbus ist ein wichtiger Mobilitätspartner im ländlichen



DER POSTBUS-SHUTTLE soll mit Kleinbussen eine

Raum. Der Postbus ist täglich in rund 1.800 Gemeinden unterwegs. Damit versorgt er rund 85 Prozent aller österreichischen Gemeinden. Damit ist der Postbus ein wichtiger Partner, um gemeinsam mit den Verbänden in Österreich eine flächendeckende Mobilität anzubieten zu können. In Regionen, die nicht von Schienen erschlossen werden können, ist der Einsatz des Postbusses von besonderer Bedeutung – in einem Drittel der Gemeinden ist er das einzige öffentliche Verkehrsmittel. Das spiegelt sich auch in den Fahrgastzahlen wider. Mit 210 Millionen Passagieren deckt der Bus rund 50 Prozent der Gesamtbeförderungsleistung der ÖBB ab.

Postbus-Shuttle. Um mehr öffentliche Mobilität für Gemeinden zu ermöglichen, wurde im Innovationsprogramm 2018 das „Postbus-Shuttle“ pilotiert, um dort zu sein, wo es jetzt noch keine oder wenige öffentliche Verkehrsmittel gibt. „Öffis“ sind im ländlichen Raum meist auf den Schulverkehr ausgerichtet. Das bedeutet:



flächendeckende Ergänzung von Taktverkehren im ländlichen Raum anbieten

unregelmäßige und längere Intervalle und kaum Angebote zu Randzeiten und am Wochenende. Mit den ersten Testbetrieben in der touristischen Region Klopeiner See und in Lustenau, der größten Marktgemeinde Österreichs, wurde bereits 2018 gestartet. Ziel ist es, mit Kleinbussen Fahrten den Wünschen der Kundinnen und Kunden anzupassen und eine flächendeckende Ergänzung von Taktverkehren im ländlichen Raum anzubieten. Die Fahrgäste genießen damit die Vorteile des Postbus-Shuttles: sowohl günstig und verlässlich als auch flexibel, schnell und bedarfsorientiert.

Integrierte Mobilitätsangebote

Die ÖBB hat sich zum Ziel gesetzt Gesamtmobilitätsanbieter zu werden. Das bedeutet die Bereitstellung flächendeckender Mobilität in Österreich – durch Fahrplangestaltung für Bus und Bahn, ideale Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmodi, betriebliche Integration aller öffentlich

zugänglichen Verkehrsmittel und Kooperation mit lokalen, regionalen und nationalen Marktteilnehmern und Interessensvertretern.

Unter dem Stichwort „MaaS“ (Mobility as a Service) bildet die multimodale wegfinder-App die zentrale Plattform bei der Routenplanung, Buchung und Bezahlung aller Verkehrsmittel auf dem Weg von der ersten bis zur letzten Meile. Gemeinsam mit und für Gemeinden, Unternehmen und Tourismusregionen werden laufend neue Angebote entwickelt. 2019 wurde dafür mit dem ersten Pilotprojekt des ÖBB Shuttle in St. Johann im Pongau gestartet, dazu kommen weitere Pilotprojekte im Jahr 2020 wie zum Beispiel die Kooperation mit dem E-Scooter-Anbieter TIER hinzu. Für 2020 ist zudem auch das erste integrierte Mobilitätsangebot in einer Gemeinde in Niederösterreich geplant. Bei der Kooperation mit der Gemeinde Korneuburg und Nextbike

wird ein Mobilitätskonzept erstellt, dass E-Scooter, E-Bikes sowie Car-sharing umfasst. Buch- und bezahlbar gemacht wird das Ganze über die wegfinder-App.

ÖBB Shuttle in St. Johann im Pongau. Die ÖBB haben in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband St. Johann in Salzburg die Anreise mit dem Zug in den Skiurlaub noch entspannter gemacht. In der Wintersaison 2019 wurde das gemeinsame Pilotprojekt mit einem komfortablen Shuttleservice vom Bahnhof zu 30 ausgewählten Partnerhotels in der Region gestartet. Anschließend an die Bahnreise hat das gebuchte Shuttleservice direkt

Der ÖBB Postbus

Der Postbus ist in Österreich seit über 110 Jahren der wichtigste Mobilitätspartner für Menschen im ländlichen Raum – insbesondere für **Regionen, die nicht mit Schienen erschlossen werden können**. Die ÖBB-Postbus GmbH erbringt den Großteil der Geschäftstätigkeit im regionalen Buslinienverkehr (>90 % der gesamten Angebotskilometer). Mit einem Marktanteil von rund 43 Prozent ist sie das **größte Busunternehmen in Österreich und unter den Top 15 in ganz Europa**.

am Bahnhof in St. Johann im Pongau gewartet, um die Reisenden in das jeweilige Hotel zu bringen. Buchbar war das Angebot bis zum Ausbruch der Coronakrise über den ÖBB Ticketshop. Die ÖBB testen einen Lückenschluss für jene Urlaube-

rinnen und Urlauber, die sich lieber bequem mit Bus und Zug direkt zum Hotel bringen lassen, als Verkehrsstress und Stau ausgesetzt zu sein. Geplant ist, das Produkt von ÖBB-Personenverkehr und ÖBB-Postbus im Winter 2020/2021 in weiteren fünf Regionen anzubieten. <

GESUNDHEIT, SAFETY, SECURITY

Jeden Tag Sicherheit leben

SICHER UNTERWEGS.

Gesundheit und Sicherheit bilden das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie sind der Garant für das Wohlergehen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Kundinnen und Kunden.

Die Sicherheit bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist tägliches Versprechen an die Kundinnen und Kunden sowie an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und somit Teil der „ÖBB Identität“. Neben dem Ausbau der Technologie und der Weiterentwicklung bei Organisation, Prozessen und Verfahren setzt der ÖBB-Konzern auch auf eine Stärkung der Sicherheitskultur.

Um das breite Themenfeld der Sicherheit effektiv zu analysieren und gezielt weiterzuentwickeln, wird die Sicherheit in der ÖBB in vier Bereiche eingeteilt und koordiniert:

Betriebliche Sicherheit: Dieser Bereich bezieht sich auf den sicheren Eisenbahnbetrieb, darunter fallen sowohl die Anlagensicherheit als auch die betriebstechnische Sicherheit.

Arbeitsicherheit: Die ÖBB verstehen darunter den angestrebten gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Öffentliche Sicherheit: Security – der Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder das Unternehmen beziehungsweise den Unternehmensbetrieb ganzheitlich betreffen, fällt ebenso unter die öffentliche Sicherheit wie der Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Objekte, Anlagen und Assets sowie transportierte Güter anbelangen. Zusätzlich umfasst sie

das subjektive Sicherheitsgefühl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Kundinnen und Kunden.

Informationssicherheit: Diese verfolgt das Ziel, Informationen und die für deren Bearbeitung notwendigen Informations- und Kommunikationstechnologien im Interesse der ÖBB Konzerngesellschaften, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartner sowie der Kundinnen und Kunden in angemessener Art und Weise zu schützen.

Die vier Koordinationsbereiche werden durch die Querschnittsmaterie der Sicherheitskultur und den Unternehmenswert „Sicherheit leben“ mit drei Verhaltensstandards und neun Schlüsselementen unterstützt, die auf den Faktor Mensch abzielen. Eine positive Sicherheitskultur wird in der ÖBB als Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur verstanden. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf, ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen >

Kennzahlen**68**

Punkte erreichte der **betriebliche Sicherheitsindex** „BSX“ 2019 im Konzern und erreichte den besten Wert seit der Einführung im Jahr 2012. **2018:** 98

18,2

Arbeitsunfälle pro 1.000 Personen wurden im Jahr 2019 gezählt. **2018:** 18,5

275

Übergriffe / Tötlichkeiten gab es im Jahr 2019 gegen Zugbegleiter / Service- und Kontrollteam-MitarbeiterInnen sowie Mungos-MitarbeiterInnen in Österreich – 220 ohne und 55 mit Verletzungen. **2018:** 257 (196 / 61)

2

wesentliche **Informationssicherheitsvorfälle** gab es im Jahr 2019 bei den ÖBB, einerseits eine **Spam Angriffs-welle** im April 2019 und andererseits einen **DDoS-Angriff** im Juli 2019.



ÖBB

ARBEITSSICHERHEIT.
Die ÖBB verstehen darunter den angestrebten gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar.

Betriebliche Sicherheit
Ländervergleich Straßenverkehr – Schienenverkehr. Das europäische Bahnsystem besitzt auf Basis der Statistik von 2008 bis 2017 mit 11 getöteten Reisenden auf 100 Milliarden Personenkilometern eine im Vergleich zum Straßenverkehr (Pkw) 25-mal höhere Sicherheit. In Österreich liegt dieser Wert bei 3 getöteten Reisenden auf 100 Milliarden Personenkilometern. Bei den ÖBB liegt dieser Wert mit 1 : 100 Milliarden noch einmal besser.

Fazit 2019. Das Jahr 2019 verlief bei den ÖBB in puncto betrieblicher Sicherheit sehr positiv. Insbesondere in den maßgebenden Bereichen der Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen und den Personenschäden aus dem Betriebsablauf konnten erhebliche Verbesserungen erzielt werden. Diese positive Entwicklung zeigt sich auch in der Entwicklung des betrieb-

lichen Sicherheitsindex „BSX“, mit 68 Punkten.

Die hauptsächlichen Risikofaktoren stellen jedoch weiterhin die Vorläufer für Zugzusammenstöße dar, vor allem „Signalüberfahrungen“ und hier zu einem großen Teil das Risiko „Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal“.

Da es Ende 2017 / Anfang 2018 mit den drei größeren Unfällen zu einem Anstieg beziehungsweise einer Häufung von schweren Vorfällen kam, wurden ergänzend zu den bereits laufenden Sicherheitsaktivitäten zusätzliche Maßnahmen gesetzt und das konzernweite Programm „Sicherheit auf Schiene“ gestartet, das 2019 abgeschlossen wurde. Die Umsetzung der aus dem Programm „Sicherheit auf Schiene“ empfohlenen Schritte erfolgt nach Überführung in die Linie über das Jahr 2019 hinaus. Insbesondere mit der flächendeckenden Umsetzung der „Warn-App“ zur Unterstützung der Triebfahrzeugführerinnen und -führer beim „Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal“

wird im Jahr 2020 ein wesentlicher Meilenstein gesetzt.

Neben dem Fokus auf technische Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit und Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (z. B. weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten sowie die Entwicklung der Warn-App für Triebfahrzeugführerinnen und -führer) lag der Schwerpunkt im Jahr 2019 auf organisatorischen Verbesserungen in der konzernübergreifenden Zusammenarbeit in Bezug auf Sicherheit sowie die Weiterentwicklung der Sicherheitskultur im ÖBB-Konzern.

GRI 416-1

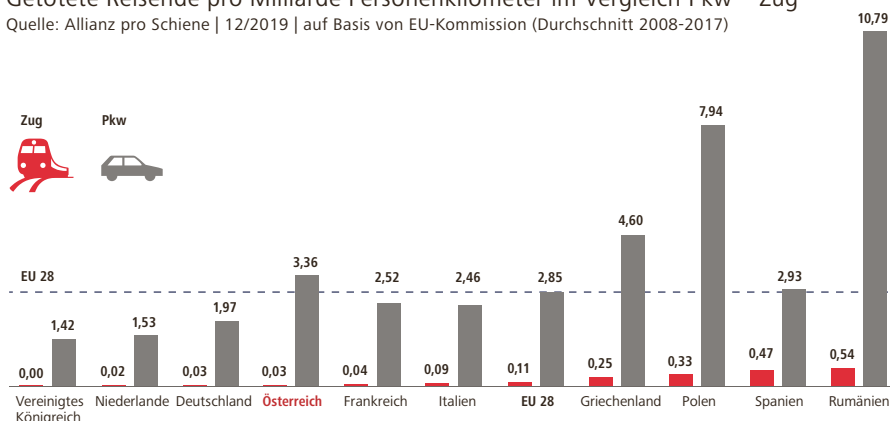
Arbeitsicherheit

Die für den ÖBB-Konzern maßgebliche Kennzahl in der Arbeitsicherheit ist die Arbeitsunfallrate**. Die Arbeitsunfallrate wird anhand der „1.000-Personen-Quote“ berechnet. Sie setzt sich aus den Arbeitsunfällen* und der durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl des ÖBB-Konzerns zusammen.

Die Arbeitsunfallrate konnte im Jahr 2019 leicht verbessert werden. Im Jahr 2019 wurde keine ÖBB Mitarbeiterin und kein ÖBB Mitarbeiter tödlich verletzt. Dennoch gab es einige schwere Arbeitsunfälle, die es in Zukunft zu vermeiden gilt. Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2019 1.419 Arbeitsunfälle inklusive Wegunfälle* (+31, 2018: 1.388), 737 nach ASVG, davon 263 schwere Arbeitsunfälle mit jeweils mehr als 24 Ausfalltagen (max. 365 Ausfalltage). Von den 1.419 Arbeitsunfällen fielen im Jahr 2019 193 in die Kategorie Wegunfälle (Unfälle auf dem Weg

Zug deutlich sicherer als Auto

Getötete Reisende pro Milliarde Personenkilometer im Vergleich Pkw – Zug
 Quelle: Allianz pro Schiene | 12/2019 | auf Basis von EU-Kommission (Durchschnitt 2008-2017)





INFORMATIONSSICHERHEIT. Informationen und Kommunikationstechnologien schützen

von oder zu der Arbeit).

2019 lagen die Schwerpunkte auf der Identifizierung konzernweiter Handlungsfelder und Verbesserungspotenzialen zur Reduktion von Arbeitsunfällen. Einen weiteren Fokus bildete die Harmonisierung der Mindeststandards bei der persönlichen Schutzausrüstung mit der Erhebung des Istzustandes. Gegebenenfalls erforderliche Anpassungen erfolgen ab 2020. **GRI 403-2**

Öffentliche Sicherheit

ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erleben seit einigen Jahren eine steigende Grundaggressivität mancher Fahrgäste (unter anderem bei Personen ohne gültigen Fahrausweis).

Im Bereich der öffentlichen Sicherheit lag 2019 daher der Schwerpunkt in der Bekämpfung von Übergriffen und Bedrohungen gegen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Beispiel für Maßnahmen zur Prävention sind: Bodycams, die zusätzlich das subjektive Sicherheitsgefühl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöhen, verstärkte Durchführung von Kontrollen von Mungos / Security-MA (Bahnhof / Zug) in 3er-Teams, gemeinsamer Teameinsatz von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern sowie Service- und Kontrollteams, gezielter Einsatz von Securitypersonal, Doppelbesetzungen bei Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern sowie Schulungen im Bereich der „Selbst- und Fremd-

wahrnehmung“. Für den Fall, dass es dennoch zu Bedrohungen und Übergriffen kommt, wurden schnelle und zuverlässige Unterstützung, volle rechtliche Absicherung und Rückhalt des Unternehmens bei rechtlichen Themen sowie eine rasche Intervention der Polizei sichergestellt.

Weiters wurde 2019 auf Themen im Bereich der Sachbeschädigung und Suchtmitteldelikte an Bahnhöfen und Haltestellen fokussiert. Aufgrund erhöhter Meldebereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Programm „Helden melden“) konnten negative Trends frühzeitig erkannt und Maßnahmen gesetzt werden, beispielsweise durch den gezielten Einsatz von Securitypersonal, Objektschutzmaßnahmen oder die verstärkte Zusammenarbeit mit der Exekutive. 2019 wurde das konzernweite Security-Reporting um den öffentlichen Sicherheitsindex „ÖSX“ erweitert. Dieser veranschaulicht die Entwicklung der Top-Steuerungskennzahlen „Übergriffe auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit und ohne Verletzung“, „Drohungen gegen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“, „Übergriffe auf Kundinnen und Kunden / Reisende“, „Diebstahl an Kundinnen und Kunden / Reisenden“, „Sachbeschädigungen“, „Einbrüche“, „Suchtmittel“ sowie „Buntmetalldiebstahl“.

GRI 416-1

Betriebliche Sicherheit

	2017	2018	2019
Zugzusammenstöße*	4	4	2
Zugengleisungen*	12	8	6
Personenschäden im Zug / Betriebsablauf*	70	110	29
Verschubentgleisungen*	79	75	74
Verschubzusammenstöße*	66	75	78
Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen**	66	62	80

* Vorfälle auf dem ÖBB Schienennetz in Österreich, die von ÖBB Gesellschaften verursacht wurden.

** Vorfälle auf dem ÖBB Schienennetz in Österreich, die von Dritten verursacht wurden.

Arbeitsicherheit

	2017	2018	2019
Arbeitsunfälle ASVG absolut*	739	736	737
Arbeitsunfallrate (1.000-Mitarbeiterquote)**	19,6	18,5	18,2

* Arbeitsunfälle von ÖBB MitarbeiterInnen in Österreich mit mehr als 3 Ausfalltagen zur Folge (gem. ASVG), Wegunfälle werden nicht berücksichtigt.

** Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle pro tausend ÖBB MitarbeiterInnen in Österreich.

Informationssicherheit

Die Konzern-Informationssicherheit hat die Aufgabe, Strategien, Richtlinien und Rahmenbedingungen zu definieren, sodass konzernweit ein einheitliches Vorgehen im Bereich der Informationssicherheit etabliert

und die Einhaltung dieser konzernweiten Mindeststandards in der Informationssicherheit im Rahmen des Security-Governance-Prozesses sichergestellt werden kann.

Angelehnt an die IT-Strategie des Konzerns wurde im Jahr 2017 gemeinsam mit den Teilkonzernen eine Informationssicherheits-Strategie (IS-Strategie) für die nächsten drei Jahre erarbeitet. Die daraus für 2019 abgeleiteten Schwerpunktthemen in der Operationalisierung der IS-Strategie waren:

- Initiierung des Konzernprogramms „PROTECT“ zur Hebung des Reifegrads der Informationssicherheit in den ÖBB
- Konzeption und Ausrollung eines konzernweiten Awareness-Programms für die Sensibilisierung der



SICHERHEIT LEBEN. Das ÖBB Programm soll die Sicherheitskultur weiter stärken

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Thema Informationssicherheit

- Implementierung einer E-Mail-Sandbox als zusätzlicher Sicherheitsbaustein für die E-Mail-Kommunikation
- Weiterentwicklung des IS-Risikomanagements als operatives Steuerungsinstrument für die IT
- Stärkung der Security-Governance mittels Durchführung der Informationssicherheits-Reifegradanalyse
- Berücksichtigung der digitalen Geschäftsstrategie als Teil der IT-Strategie

in Bezug auf Maßnahmen und Projekte der Informationssicherheit. Durch die zunehmende Unterstützung von Businessprozessen durch die Informationstechnologie entstehen eine Vielzahl neuer Risiken. Ziel der Informationssicherheit ist es, auf diese Risiken angemessen und rechtzeitig mit Maßnahmen zu reagieren.

Gesundheit und Arbeitnehmerschutz GRI 403-3

Ziel des betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) ist der Erhalt,

SICHERHEIT LEBEN

Verhaltensstandard 1: Ich arbeite aufmerksam und verhalte mich regelkonform . Ich gehe stets mit gutem Beispiel voran und bin für andere ein Vorbild .	Vorbild sein	Das bedeutet: mit gutem Beispiel vorangehen, Perfektion anstreben, mit Eigenverantwortung in Vorlage gehen, durch das eigene Verhalten andere überzeugen
	Regelkonform arbeiten	Das bedeutet: Regeln und Vorschriften verstehen und einhalten sowie Regelverstöße erkennen
	Aufmerksam sein	Das bedeutet: stets konzentriert arbeiten, sich nicht ablenken lassen, wachsam und vorbereitet sein
	Schutzausrüstung tragen	Das bedeutet: die Risiken am Arbeitsplatz erkennen, sich selbst und andere vor Gefahren schützen, die vorgesehene Schutzausrüstung richtig und konsequent verwenden
	Ordnung halten	Das bedeutet: den Arbeitsplatz sauber und aufgeräumt halten, Gefahrquellen beseitigen, Abläufe, Aufgaben und Rollen eindeutig regeln
Verhaltensstandard 2: Ich achte auf mich selbst und auf meine Kolleginnen und Kollegen . Unsichere Handlungen oder Situationen spreche ich offen an.	Aufeinander achten	Das bedeutet: nicht nur auf sich selbst, sondern auch auf andere aufpassen, diese vor Fehlern bewahren und dafür sorgen, dass sie nicht gefährdet werden
	Unsichere Handlungen ansprechen	Das bedeutet: unsichere Handlungen und Situationen erkennen, diese offen ansprechen und melden sowie auf Hausbräuche hinweisen
Verhaltensstandard 3: Ich leiste aktiv meinen Beitrag, um aus Fehlern zu lernen : Das heißt Ursachen erkennen und beheben, damit wir besser werden.	Aus Fehlern lernen	Das bedeutet: Ereignisse kritisch hinterfragen, Fehler und Abweichungen erkennen, aus Erfahrungen Lehren ziehen, Gelerntes weitergeben, sich selbst und die Organisation weiterentwickeln
	Ursachen erkennen und beheben	Das bedeutet: nach dem Warum auf mehreren Ebenen fragen, Hintergründe für Fehler und Abweichungen verstehen, proaktiv nach zugrunde liegenden Ursachen suchen und diese nachhaltig beseitigen

die Förderung und gegebenenfalls die Wiedererlangung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei wird ein integrativer und ganzheitlicher Ansatz verfolgt. Die Handlungsfelder ergeben sich aus den Zielen und Strategien des betrieblichen Gesundheitsmanagements, wobei die Maßnahmen der jeweiligen Handlungsfelder gezielt auf die Arbeitsbedingungen und -verhältnisse sowie auf die persönliche Verhaltensebene wirken. Die vier Handlungsfelder des BGM sind:

Gesundheitsförderung. Damit sollen die Gesundheitsressourcen und -potenziale der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gestärkt werden. Z. B.: Konzeption zielgruppenspezifischer Gesundheitsmaßnahmen für den Konzern, berufsorientierte Gesundheitsuntersuchung (BOGU+), Präventionswochen.

Früherkennung und Stabilisierung. Darunter versteht man einerseits das Mitgestalten einer gesunden Organisation durch rechtzeitiges Schaffen von Rahmenbedingungen, die die Arbeitsfähigkeit fördern, und andererseits das Setzen von präventiven Maßnahmen für die Person. Z. B.: Präsenzmanagement, gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit (BAF)

Wiedererlangung der Arbeitsfähigkeit. Die Arbeitsfähigkeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die diese bereits verloren haben oder Gefahr laufen, diese zu verlieren, wird wiederhergestellt und nachhaltig gesichert. Z. B.: betriebliche Wiedereingliederung (BWE)

Rückkoppelung und Beratung. Beobachtungen und Analysen zur Arbeitsfähigkeit und zu den Belastungen sowie Ressourcen werden vom BGM durchgeführt und ins

Konzernweite Kulturprojekte

Führungsaufgabe „Kommunikation über Sicherheit“ – Entwicklung von Werkzeugen für Führungskräfte, um Sicherheit regelmäßig zum Thema zu machen

Safety-Walks – Förderung des proaktiven Dialogs über Sicherheit zwischen Führungskräften und MitarbeiterInnen im ausführenden Betriebsdienst, sowie Erhöhung der Akzeptanz durch ein wertschätzendes Gespräch auf Augenhöhe.

Fehlerkultur – Entwicklung von Grundsätzen für den positiven Umgang mit Fehlern und Abweichungen im Konzern

Near Misses, Findings & Hazards – Entwicklung von Grundsätzen und Mindeststandards für den Ausbau des Meldewesens von derzeit nicht meldepflichtigen Ereignissen (z. B.: Beinaheunfälle) zur Förderung der Ereignistransparenz im Konzern

Konsequenzmanagement – Setzung von konzernweit einheitlichen Sofort- und Schutzmaßnahmen bei sicherheitsrelevanten Ereignissen sowie einheitliche Definition und Gleichbehandlung von Fehlern und Abweichungen im Konzern

Hausbräuche – Festlegung einer Vorgehensweise zum Erkennen und Abstellen von Gewohnheiten / Gepflogenheiten entgegen festgeschriebener Regeln (Hausbräuche)

Optimierung der Dokumentenbasis – Entwicklung von Grundsätzen und Verfahren zur Reduktion der Dokumentenanzahl und Steigerung der inhaltlichen Qualität durch berufsgruppen- und standortorientierte Erstellung und Verteilung von Dokumenten.

Kennzahlensystem/Reporting – Qualitätssicherung von sicherheitsrelevanten Kennzahlen sowie möglichst automatisierte und objektivierbare Erfassung und Dokumentation

Unternehmen rückgekoppelt. Darauf bauen konkrete Beratungsansätze für das Unternehmen und Führungskräfte auf. Z. B.: Beobachtungen der BAF- und BWE-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter und von HR-Expertinnen sowie -Experten, Befragungen, Rückmeldungen aus den Gremien (inkl. Zirkel, Plattformen) Im ÖBB-Konzern wird Gesundheit als Führungsaufgabe wahrgenommen. Dementsprechend sieht es das BGM auch als seine Aufgabe, den Führungskräften unterstützende Maßnahmen wie die oben genannten zur Verfügung zu stellen. <

Öffentliche Sicherheit*

	2017	2018	2019
Übergriffe / Tötlichkeiten gegen Zugbegleiter / Service- und Kontrollteam-Mitarbeiter sowie Mungos-MitarbeiterInnen			
ohne Verletzung	213	196	220
mit Verletzung	68	61	55
Diebstähle an Reisenden	2.438	2.006	1.761
Buntmetalldiebstähle	11	58	10

* Vorfälle in Österreich.

Informationssicherheit

	2017	2018	2019
Anzahl Spam E-Mails*	25.758.225	48.512.334	228.282.985
Anzahl von Virusattacken*	816	1.397	762
Risk Exposure (Var. 95%)**	2,62 Mio. €	4,17 Mio. €	3,4 Mio. €

* Vorfälle in Österreich und internationalen Tochtergesellschaften.

** Mit einer Wahrscheinlichkeit von 95% wird das Risk-Exposure während eines einjährigen Betrachtungszeitraums nicht überschritten.

VIELFALT & CHANCENGLEICHHEIT

Mit Respekt vor dem Unter

IST DASSELBE DAS GLEICHE?

Als einer der größten Arbeitgeber Österreichs ist für die ÖBB Vielfalt ein Selbstverständnis und Chancengleichheit ein Merkmal moderner Unternehmensführung.

Die ÖBB setzen sich für umfassende Chancengleichheit ein – unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, von Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie behandeln jeden Menschen mit Respekt und tolerieren keinerlei Diskriminierung.

Die ÖBB fördern die Vielfalt innerhalb der Belegschaft und zielen auf die Entwicklung einer inklusiven Unternehmenskultur ab. Dazu wird eine Diversity-Kultur verankert, die für einen wertschätzenden und kompetenten Umgang mit den vielfältigen Erfahrungen, Fähigkeiten und Werten der Mitarbeitenden steht. Die ÖBB schaffen ein Arbeitsumfeld, das für alle Mitarbeitenden Chancengleichheit bietet. Als Grundlage dienen die ÖBB Diversity-Strategie sowie der Verhaltenskodex. Wir verstehen Diversity-Arbeit als integrierten Prozess aus Analyse, Strategie und Arbeitsprogramm und unterstützen die ÖBB Teilgesellschaften bei Entwicklung sowie Umsetzung der

Maßnahmen. Für den regelmäßigen Austausch zu Diversity-Fragestellungen und Diversity-Maßnahmen sorgt die konzernweite Diversity-Plattform, die aus Fachleuten aller ÖBB Teilgesellschaften zusammengesetzt ist. Ziel ist es, gemeinsam die besten Lösungen für den Konzern zu erarbeiten.

Gleichstellungs- und Diversity-Management

Die erste Säule des Gleichstellungs- und Diversity-Managements im ÖBB-Konzern ist die Sicherstellung von Gleichbehandlung ohne Ansehen des Geschlechts, des Alters, der Ethnie, der sexuellen Orientierung oder einer Behinderung. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen Kolleginnen und Kollegen, wenn sich diese zum Beispiel aufgrund des Geschlechts, der ethnischen Zugehörigkeit, der sexuellen Orientierung oder des Alters übervorteilt oder ungerecht behandelt fühlen. Diversity-Management geht über Chancengleichheit hinaus und nutzt die Vielfalt der Beschäftigten zum Vorteil aller Beteiligten. Definierte

Diversitäts-Ziele führen zur konsequenten Anhebung der Vielfalt im Unternehmen. Die von der ÖBB-Holding AG festgelegten Ziele unterliegen einem regelmäßigen Controlling. Gemeinsam mit den Konzerngesellschaften werden passgenaue Maßnahmen entwickelt, die in den einzelnen Teilgesellschaften selbstverantwortlich umgesetzt werden. 2019 wurde der ÖBB-Konzern mit dem österreichischen Diversitätspreis dem „DIVÖRSITY-Award“ für Großunternehmen und dem „DIVÖRSITY-Award“ für Diversität und Innovation ausgezeichnet.

Die Diversity-Charta 2023 GRI 405-1

Die ÖBB setzen sich für die Erhöhung des Frauenanteils ein und fördern die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Sie nutzen die Synergien und die Chancen, die durch Vielfalt in Teams entstehen. Um das strategische Ziel eines Frauenanteils von 16,3 Prozent bis 2023 zu erreichen, muss auf Basis vom September 2017 eine Erhöhung der Frauenquote im ÖBB-Konzern um 4,1 Prozent erreicht werden. Somit >

Wichtige Konzernkennzahlen auf einen Blick GRI 405-1

Frauenanteil (in Prozent)	2017	2018	2019	Ziel 2023
Aufsichtsräte (alle Konzern-AGs exkl. Belegschaftsvertreter)	37,9	43,3	44,8	>30
Aufsichtsräte (alle Konzern-GmbHs exkl. Belegschaftsvertreter)	37,1	25,0	16,7	Keine Vorgabe
ÖBB-Konzern gesamt	12,3	12,8	13,0	16,3
Führungskräfte	9,9	11,9	12,9	20,0
Lehrlinge	16,8	17,2	18,2	20,0
Frauenanteil externe Aufnahmen (Inland)	22,6	20,8	20,1	20,0

schied



GLEICHSTELLUNG.
Die Sicherstellung von Gleichbehandlung ohne Ansehen des Geschlechts, des Alters, der Ethnie, der sexuellen Orientierung oder einer Behinderung

sollte jede fünfte externe Neuaufnahme im ÖBB-Konzern weiblich sein. Dafür werden zahlreiche Maßnahmen wie Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS und NPOs), (branchenübergreifende) Netzwerkprogramme (u. a. mit Asfinag und Wr. Stadtwerke), Qualifizierungsangebote in Gender- und Diversity-Management, Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz, Coachingangebote für Frauen, ÖBB Netzwerkveranstaltungen und vieles mehr gesetzt. Seit 2017 gilt das Ziel eines Frauenanteils von mindestens 30 Prozent in Aufsichtsräten, das seither immer erfüllt wurde. Ein wichtiger Bestandteil der Arbeitgeberattraktivität ist die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Dieses Thema ist unter anderem Teil der ÖBB Gleichstellungspolicy 2011. Sie sieht beispielsweise konkrete Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit vor. Neben den bestehenden Angeboten zur Vereinbarkeit (u. a. Kinderbetreuung in den betriebsna-



VIELFALT. Über 2.000 Kolleginnen und Kollegen aus mehr als 70 Ländern arbeiten im ÖBB-Konzern

hen Kindergärten, Flying Nannies, Ferienbetreuung, digitale RailMap für Karenz und Pflege) wurde ein Elternnetzwerk implementiert. Es gibt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Karenz die Möglichkeit, mit Kollegen und Kolleginnen in Kontakt zu bleiben, sich zu vernetzen und zu relevanten Unternehmensthemen Informationen einzuholen.

Disability-Management und Barrierefreiheit

Eine weitere Initiative zur kontinuierlichen Erhöhung der Vielfalt und Nutzung interner Ressourcen ist die erfolgreiche Umsetzung des Programms „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderung“. Die Implementierung eines Disability-Managements in der Holding,

Disability-Awareness-Schulungen für Führungskräfte sowie Schulungen zur barrierefreien Kommunikation innerhalb und außerhalb des Konzerns markieren grundlegende Schritte zu erfolgreicher Umsetzung des Programms.

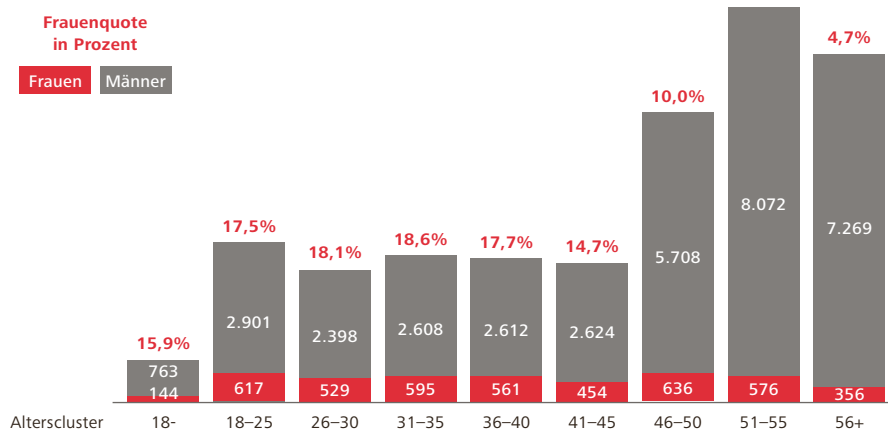
Im ÖBB-Konzern haben über 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesundheitsbedingte Einschränkungen, deren Grad der Behinderung bei über 50 Prozent liegt. Ihnen stehen ein Spezialist für Disability-Management und Barrierefreiheit am Arbeitsplatz sowie die Konzernbehindertenvertrauenspersonen persönlich zur Seite.

Barrierefreiheit betrifft unsere Kolleginnen und Kollegen ebenso wie die Menschen, die mit uns reisen. In diesem Punkt sind wir gut aufgestellt. Die ÖBB zählen zu den besten Bahnen, wenn es um Barrierefreiheit geht.

Die Konzernplattform Barrierefreiheit der ÖBB-Holding AG koordiniert den Gesamtkonzern bei der Umsetzung der nationalen und EU-rechtlichen Grundlagen zum Thema. Maßnahmen wie Zukunftswshops mit Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenorganisationen und Stakeholderdialoge mit den Behindertensprecherinnen und -sprechern aus der Politik führen zu einem guten gegenseitigen Verständnis. Wir übernehmen gesellschaftliche Verantwortung und zeigen diese

Alterscluster – nach Geschlecht

Frauenquote je Alterscluster



durch impactstarke Kooperationen mit dem Österreichischen Behindertenverband oder mit der aktiven Unterstützung des „Disability Confidence Days“.

Interkulturelle Kompetenz

Mit dem Generationenwandel im Unternehmen wird unsere Belegschaft bunter. Die Multikulturalität bereichert unsere Zusammenarbeit und hilft uns, den internationalen Mobilitätsmarkt noch besser zu bearbeiten. Dabei ist die Erhöhung der interkulturellen Fitness innerhalb der gesamten Belegschaft Voraussetzung. Sie erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. In der Gestalt von Kooperationen (wie die „DIVERSITY-Week“), Diskussionsveranstaltungen (wie z. B. „Insight Africa“, Kulturelle Verflechtungen, „Alles Balkan“), Trainings für Führungskräfte, Workshopreisen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und in Form der neuen ÖBB Sprachlernbörse. Besonders erwähnenswert ist auch die Lehrausbildung von geflüchteten, unbegleiteten Jugendlichen mit Asylstatus, die bereits seit 2012 mit dem Verein Lobby.16 vorangetrieben wird. Dabei wird der Fokus auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt. Über 2.000 Kolleginnen und Kollegen aus mehr als 70 Ländern arbeiten im ÖBB-Konzern – Tendenz steigend. Das Füllhorn an sprachlicher und kultureller Kompetenz reicht von Togo bis Norwegen und von Spanien bis China. Diese Vielfalt

an Sprachen und Kulturen wird auch aktiv genutzt. Die Sprachlernbörse ermöglicht es, Sprachlernpartner und -partnerinnen innerhalb des Konzerns zu finden und mit diesen einen kostenfreien Sprachaustausch (Tandem) selbstständig in der Freizeit zu organisieren.

Gleichbehandlung im ÖBB-Konzern GRI 406-1

Der ÖBB-Konzern hat seit 2011 eine Gleichstellungspolicy, welche die Gleichbehandlung und gleiche Chancen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicherstellen soll. Regionale Gleichstellungsbeauftragte

»Chancengleichheit ist für die ÖBB die Grundlage der guten Zusammenarbeit, ein Merkmal moderner Unternehmensführung und Voraussetzung für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg.«

TRAUDE KOGOJ, DIVERSITY-BEAUFTRAGTE DES ÖBB-KONZERNS

keine zufriedenstellende Lösung erreicht werden, dann haben diese die Möglichkeit, das Gleichstellungsgremium mit dem Fall zu betrauen. Das Ziel: faire Lösungen für die Betroffenen, damit diese auch weiterhin gut im Unternehmen verbleiben können und Weiterentwicklung des Unternehmens und der Unternehmenskultur, in der Diskriminierung keinen Platz bekommt. Bei Geschäftstätigkeiten des ÖBB-Konzern

Maßnahmen: Vielfalt und Chancengleichheit

GLEICHSTELLUNGS- / DIVERSITY-MANAGEMENT versteht sich als Querschnittmaterie zur Weiterentwicklung der unternehmensrelevanten Geschäftsprozesse.

Weitere Initiativen zur Erhöhung des Frauenanteils:

Netzwerkveranstaltungen, inhaltlicher Lead bei den laufenden EU-Verhandlungen zur Anhebung des Frauenanteils bei den europäischen Eisenbahnen

Interkulturelle Kompetenz Implementierung ÖBB Sprachlernbörse

Interkulturelle Themenevents („Kommen, um zu bleiben“, „Interkultureller Dialog – Entdeckungsreise mit Diskussionen, Literatur und Musik aus Österreich und Ungarn“)

T.R.A.M. (Internationales Kunstprojekt 2018–2019)

Kooperation mit dem ÖIF – Führung durch die Lehrwerkstätte Hebbelplatz und Information im ÖIF (1030) betriffts Jobs und Karriereöglichkeiten im ÖBB-Konzern und zum Diversity-Management und vielfältige ÖBB

Strukturierter Prozess zur Erhöhung der **kulturellen und interkulturellen Fitness der FKs und Teamleiterinnen sowie Teamleiter** im Gesamtkonzern

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderung

Das **Disability-Management** wurde in der ÖBB-Holding installiert. Ziel ist es, die Unternehmenskultur deutlich in Richtung einer guten und produktiven Zusammenarbeit in vielfältigen Teams zu entwickeln.

Kommunikationsmaßnahmen (um Unternehmenskultur zu verändern und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf das Thema aufmerksam zu machen):

Intranetbeiträge

Themenveranstaltung: Anlässlich zehn Jahre UN-Behindertenkonvention und des Internationalen Tages der MmB (3.12.) lud das Gleichstellungs- / Diversity-Management zum Thementag mit einer interaktiven Ausstellung und Podiumsdiskussion.

Weiterbildung und Sensibilisierung von Führungskräften (Workshops für Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HR-Abteilung)

in Österreich, dem EU-Raum sowie bei Beteiligungen im Ausland wird auf Basis der EU-Menschenrechtserklärung gehandelt. <

COMPLIANCE

Eine Frage der Kultur

TRANSPARENZ. Das ethische Handeln des Unternehmens wie auch seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist die Basis für Vertrauen bei Partnern und Kunden und somit ein zentraler Baustein für nachhaltigen Erfolg.

Als eines der größten Unternehmen Österreichs, im Eigentum der Republik Österreich, trifft die ÖBB die Verantwortung zur effektiven, effizienten und transparenten Gestaltung ihrer Geschäftsprozesse. Da es zu deren Umsetzung auch einer entsprechenden Unternehmenskultur und Organisation bedarf, die Richtlinien vorgibt, wurde im ÖBB-Konzern ein umfassendes Compliance-Management-System eingerichtet. Das Compliance-Office ist in der ÖBB-Holding AG angesiedelt und wird vom weisungsfreien Chief-Compliance-Officer geleitet. Zusätzlich sind in den Teilkonzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG weisungsfreie Compliance-Officer etabliert.

Die Aufgaben des Compliance-Office bestehen insbesondere in der Prävention, der Früherkennung und der Aufklärung von Sachverhalten hinsichtlich Wirtschaftskriminalität und Korruption.

Das Kernstück des Compliance-Verständnisses bildet der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns. Dieser verbindliche Verhaltenskodex erklärt und ergänzt geltende relevante Gesetze und beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet. Zudem fallen alle Organe und Bedienstete des ÖBB-Konzerns unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen und ein integriertes Verhalten unabdingbar ist.

Verhaltensleitlinie Code of Conduct

GRI 102-16

Das Compliance-Office verfasst Verhaltensleitlinien zur detaillierten Erläuterung des Code of Conduct und den damit verbundenen externen Rechtsvorschriften. Durch regelmäßige Präsenzschulungen, die auf die jeweilige Zielgruppe und entsprechenden Risiken zugeschnitten sind, wird die Sensibilisierung zu compliancebezogenen Themenbereichen weiter erhöht. Ergänzt werden diese Schulungen durch ein umfassendes E-Learning-Programm. Dem Management und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden individuelle Beratungen angeboten. Dadurch trägt die Compliance-Organisation wesentlich zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens bei.

»Als österreichischer Leitbetrieb hat der ÖBB-Konzern eine hohe gesellschaftliche Verantwortung gegenüber KundInnen, MitarbeiterInnen und den österreichischen SteuerzahlerInnen.«

MAG. CHRISTOPH HIRSCHMANN, CHIEF-COMPLIANCE-OFFICER, ÖBB-HOLDING AG

Compliance-Management-System

Das Compliance-Office untersucht sämtliche compliancerelevanten Hinweise. Ergänzend werden anlassunabhängige Prüfungen und Gefährdungsanalysen durchgeführt.

Die Rechtsabteilungen des ÖBB-Konzerns werden von der Abteilung Compliance im Bereich des Wettbewerbsrechts unterstützt. Der ÖBB-Konzern ist bestrebt, das Compliance-Management-System laufend zu evaluieren und unter Berücksichtigung neuer rechtlicher Vorgaben weiterzuentwickeln. Die Teilnahme des Chief-Compliance-Officers an der Arbeitsgruppe „Transparency International – Austrian Chapter“





sowie die Mitarbeit von Compliance im Integritätsbeauftragten-Netzwerk des österreichischen Bundesamts zur Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung tragen unter anderem dazu bei, dass die Methoden und Maßnahmen von Compliance immer den aktuellen Best-Practice-Ansätzen entsprechen. <

Compliance Leben

Drei Säulen bilden das solide Fundament für die Compliance im ÖBB-Konzern.

Compliance-Ziele / Compliance-Kultur / Compliance-Organisation		
Prävention	Früherkennung	Reaktion
Vorschriften und Verfahren	Fraud-Management	Hinweisgeber
Schulungen	Anlassunabhängige Audits	Fallverfolgung
Beratung	Gefährdungsanalyse	Remediation und Sanktionen
Kommunikation		
Compliance-System-Audits		

CODE OF CONDUCT.

Alle Organe und Bediensteten des ÖBB-Konzerns fallen unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen und ein integriertes Verhalten unabdingbar ist

Menschenrechte im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern handelt sowohl in Österreich und in Europa als auch bei Unternehmensstandorten außerhalb Europas gemäß den gesetzlichen Vorschriften.

Speziell in der Teilkonzerngesellschaft Rail Cargo Group (RCG), die international über 9.340 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 15 Ländern beschäftigt, gilt es, menschenrechtswidrige Arbeitspraktiken auszuschließen. Daher wurde im Jahr 2019 eine Menschenrechtspolitik eingeführt, die die Menschenrechte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicherstellt.

Diese **Menschenrechtspolitik** verfügt über folgende vier Schwerpunkte:

1. Das Recht der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter freiwillig und ohne Zwang den Beschäftigungsbedingungen zuzustimmen und ihr Arbeitsverhältnis mit angemessener Kündigungsfrist freiwillig zu beenden.
2. Menschenhandel, Zwangsarbeit sowie Kinderarbeit jeglicher Art wird in den Aktivitäten der RCG weder toleriert, unterstützt noch betrieben.
3. Ausbeutung von Kindern, ihren Einsatz für gefährliche Arbeiten, körperliche Bestrafung, Missbrauch oder der freiwillige Dienst einer Arbeitnehmerin oder eines Arbeitnehmers wird nicht geduldet.
4. Es wird sichergestellt, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihrer Position legal beschäftigt sind und die örtlichen Gesetze für die Beschäftigung oder das Studium, z. B. für Praktika oder Lehrstellen, eingehalten werden.

Die „**Children's Rights, Human Rights and Forced Labour Policy**“ ist von den jeweiligen Geschäftsführerinnen und Geschäftsführern sowie den Vorständen der Rail Cargo Group 2019 unterschrieben worden. Als künftiges Entwicklungspotenzial für diesen Bereich hat die RCG die Erstellung einer Risikoanalyse zum Thema Menschenrechte identifiziert und im Jahr 2020 damit begonnen.

SOZIALE VERANTWORTUNG & KOOPERATIONEN

Gemeinsam viel bewegen

AKTIVITÄTEN SETZEN. Seit Jahren engagieren sich die ÖBB bei der gesellschaftlichen Entwicklung. Dabei stehen Bildungs- und Integrationsprojekte, Umweltschutz und humanitäre Hilfe im Fokus.

Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder leben die ÖBB besondere Verantwortung für die Entwicklung der Gesellschaft in unserem Land. Aus der Überzeugung, dass sich Erfolg nicht nur wirtschaftlich messen lässt, nutzt die ÖBB ihre Kompetenzen, um dieser Verantwortung gerecht zu werden. Ziel dieses gesellschaftlichen Engagements ist es, Menschen, Umwelt und die Wirtschaft vor Ort zu stärken. Gemeinsam mit langjährigen, vertrauensvollen Partnern gehen die ÖBB Herausforderungen an und leisten einen positiven Beitrag in der Gesellschaft.

Die Aktivitäten beschränken sich nicht nur auf Österreich: Auch international setzt sich die ÖBB in vielen Initiativen ein. Neben den eigenen Projekten unterstützen die ÖBB kulturelle und soziale Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten durch Spenden. Nachfolgend eine kleine Auswahl.

Licht ins Dunkel

Die ÖBB verbinden täglich eine Vielzahl an Menschen mit unterschiedlichen Schicksalen. Einige dieser Schicksale erzählen ganz besondere Geschichten und zeigen, dass gerade oftmals dringend Hilfe benötigt wird. Daher sind die ÖBB seit über zwölf Jahren ein enger Partner von Licht ins Dunkel.

In den letzten zehn Jahren konnten die ÖBB gemeinsam mit unseren Fahrgästen, BahnhofbesucherInnen, ÖBB MitarbeiterInnen und einer Vielzahl an weiteren UnterstützerInnen über 1 Million Euro an Spendengeldern für Kindern und Familien in Not sammeln.

Die Partnerschaft mit Licht ins Dunkel ist die größte CSR-Kampagne des ÖBB-Konzerns und zahlt auf allen Ebenen in die Unternehmensphilosophie ein.

Senior-Mobil-Beraterinnen und -berater

Reisen eröffnet auch für ältere Menschen neue Welten, doch viele Seniorinnen und Senioren benötigen ein wenig Unterstützung, um auch in späteren Jahren noch entspannt mit der Bahn reisen zu können. Elf ehrenamtliche Senior-Mobil-Beraterinnen und -berater helfen im Bundesland Salzburg mit ihrer Erfahrung schnell, kompetent und unentgeltlich weiter. Gerade beim Umgang mit Ticketautomaten benötigen manche ältere Menschen Unterstützung. Mit der ehrenamtlichen Hilfe werden damit Vorbehalte abgebaut.

ÖBB Zugschule

Bei der Zugschule handelt es sich um ein Workshopangebot für Volksschulen, in dem die Schülerinnen und Schüler ab der 1. Klasse kindgerecht an das Thema Bahn und Bahnfahren herangeführt werden. In Kooperation mit dem Klimabündnis Österreich erlernen Kinder in interaktiven Mobilitätsworkshops an Schulen das richtige, sichere und umweltbewusste Verhalten in und mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Gemeinsam werden auf spielerische Art Antworten auf folgende Fragen gefunden: Was ist das

Kennzahlen

200

und **Workshops der ÖBB Zugschule** fanden 2019 österreichweit statt, bei denen Volksschülern Themenbereiche wie **Sicherheit, Umweltschutz und Know-how im öffentlichen Verkehr** näher gebracht wurden.

50

Mädchen hatten 2019 **beim dritten ÖBB / IBM Girls! Tech-Camp** die Möglichkeit, eine Woche lang in technische Bereiche und Berufe zu schnuppern.

23.088

Euro **Spenden** sammelten die ÖBB 2019 im Rahmen der Aktion **Licht ins Dunkel**. 2018: 50.300 Euro



GIRLS!TECH CAMP.
50 Mädchen konnten eine Woche lang technische Bereiche und Berufe bei ÖBB und IBM kennenlernen

Klima und warum verändert es sich? Welche Verkehrsmittel gibt es? Wie verhalte ich mich richtig am Bahnhof, im Bus und im Zug? Wie komme ich klimafreundlich von A nach B? Die Zugschule ergänzt die im österreichischen Lehrplan für Volksschulen vorgesehene verbindliche Übung im Ausmaß von zehn Jahresstunden.

Kinder als „Gärtner“ bei der Koralmbahn

Schon bei den Jüngsten wollen die ÖBB das Umweltbewusstsein fördern. Daher ermöglichen die ÖBB Schulklassen immer wieder am System Bahn und den verschiedensten Initiativen teilzuhaben. So auch bei der Aktion „Gärtner“, bei der Schülerinnen und Schüler der Volksschule St. Kanzian die unterschiedlichsten Pflanzenarten einsetzen und kennenlernen konnten.

Noah's Train macht Halt in Wien

Die Rail Cargo Group unterstützt Noah's Train, einen mit Tiermoti-

ven künstlerisch gestalteten Containerzug auf der Fahrt durch Europa, um ein starkes Ausrufezeichen für einen klimafreundlichen Gütertransport zu setzen. Gestartet ist Noah's Train Mitte Dezember 2018 während der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice. Initiiert wurde das Projekt von der Initiative „Rail Freight Forward“ (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischer Güterbahnen und Interessenvertretungen. Ziel ist es in Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels ist.

Förderung für Schülerinnen und Schüler mit Migrationshintergrund

Die ÖBB-Infrastruktur fördert seit 2015 im Rahmen des START-Stipendiums jährlich zwei SchülerInnen mit Migrationshintergrund auf dem Weg zur Matura. Damit wird die Möglich-

Kooperationen und Mitgliedschaften (Auszug)

GRI 102-12, 102-13

Mitgliedschaften: respACT, WWF Climate Group, Greenpeace, Railsponsible, Ecovadis, ISS oekom, VCÖ, UIC, CER

Kooperationen und Initiativen: ÖGB Jugendsporttag, Laufen gegen Krebs, Nacht gegen Armut (Volkshilfe), Benefizfußballturnier Caritas Wien

keit geschaffen, engagierten Jugendlichen mit Migrationshintergrund eine höhere Schulbildung und damit eine bessere Chance für eine gelungene Integration zu bieten.

ÖBB / IBM Girls!Tech Camp

50 Mädchen haben eine Woche lang technische Bereiche und Berufe bei ÖBB und IBM kennenlernen können. Die Teilnehmerinnen hatten die Möglichkeit, hinter die Kulissen der beiden Unternehmen zu blicken. Ganz besonders gut hat den Mädchen gefallen, dass sie ihre eigenen technischen Fähigkeiten ausprobieren und viele erfolgreiche Frauen in technischen Berufen kennenlernen konnten. <

VERLÄSSLICHER & ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

Aufgaben mit Sinn

EMPLOYER-BRANDING. In der Konkurrenz um die besten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gilt es, als Arbeitgeber attraktiv zu sein. Die ÖBB setzen auf das Argument, dass die Zukunft Sinn machen soll.

Die ÖBB zählen zu den größten und wichtigsten Arbeitgebern des Landes. Und sie bleiben trotz Digitalisierung und Automatisierung entscheidender Impulsgeber für den Jobmarkt: Rund 10.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in den nächsten Jahren aufgenommen. Ungefähr 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind derzeit für die ÖBB tätig. Mit dem Generationen-

wandel im Unternehmen werden in den kommenden Jahren viele neue Kolleginnen und Kollegen dazukommen: Grund dafür sind zahlreiche pensionsbedingte Abgänge und die dynamische Entwicklung des Unternehmens. Gesucht werden unter anderem FacharbeiterInnen, BuslenkerInnen, LokführerInnen, FahrdienstleiterInnen, VershubmitarbeiterInnen, ZugbegleiterInnen und TechnikerInnen. Um die Digitalisierung weiter voranzutreiben werden auch immer mehr Expertinnen und Experten im Bereich IT, Mechatronik, Logistik aber auch Bauingenieurinnen und Bauingenieure gesucht. Die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden für ein Unternehmen tätig, das die Verantwortung für das gesamte Team sehr ernst nimmt. Von der Aus- und laufenden Weiterbildung über die Vereinbarkeit von Job und Familie bis zu altersgerechtem Arbeiten: In jeder Phase ihrer Tätigkeit erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kompetente Begleitung und Unter-

stützung. Die ÖBB setzen auf Vielfalt in unserem Unternehmen – erkennbar an 25 Lehrberufen, mehr als 100 Berufsbildern und Menschen aus 72 Ländern. Zugleich sind sich die ÖBB als Arbeitgeber der Bedeutung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter voll bewusst. Mit ihrer Initiative und ihrem Know-how stellen sie das wichtigste Gut des Unternehmens dar.

Leistung, die gesehen wird

Wertschätzung gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nimmt bei den ÖBB eine ganz besondere Stellung ein. Im Rahmen des ÖBB Awards werden beispielsweise Kolleginnen und Kollegen für ihre herausragenden Leistungen im Rahmen ihrer Tätigkeit bei den ÖBB ausgezeichnet. Vorgeschlagen werden die Nominierten von ihren Kolleginnen und Kollegen. Je nach Kategorie entscheidet die ÖBB Belegschaft, eine Jury oder auch ganz Österreich über die Favoriten >

Kennzahlen

180

Kurstitel wurden 2019 in etwa im **ÖBB Bildungskatalog** angeboten.

41.904

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigte der ÖBB-Konzern 2019 insgesamt. **2018:** 41.641

1.805

Lehrlinge wurden **2019** im ÖBB-Konzern ausgebildet. **2018:** 1.770

68

Punkte betrug die **Gesamt-Arbeitszufriedenheit** bei der Mitarbeiterbefragung im Jahr 2018.

4.485

neue **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** wurden im Jahr 2019 aufgenommen. **2018:** 3.627. GRI 401-1

3.691

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben im Jahr 2019 die ÖBB verlassen. **2018:** 3.168



EINE BEWEGENDE KRAFT. Rund 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind derzeit für die ÖBB tätig. Die ÖBB sind sich als Arbeitgeber der Bedeutung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter voll bewusst. Mit ihrer Initiative und ihrem Know-how sind sie das wichtigste Gut des Unternehmens

sowie die Siegerinnen und Sieger, die entsprechend bei einem Event ausgezeichnet werden. Mit diesem Award werden Wegbereiterinnen und Wegbereiter für den Erfolg der ÖBB vor den Vorhang geholt. Die ÖBB wollen aber auch regelmäßig wissen, wie zufrieden ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem Arbeitgeber sind. Deshalb wurde 2018 bereits zum vierten Mal eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die anonymisierten Ergebnisse fließen in die weitere Personalarbeit des Unternehmens ein. Bewertet werden Aspekte wie das Arbeitsklima oder die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit oder auch die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.

Familienfreundlich arbeiten

Den ÖBB ist es ein besonderes Anliegen österreichweit dafür zu sorgen, dass sich Arbeit und Familie gut vereinbaren lassen. In Wien betreiben die ÖBB in Zusammenarbeit mit den Kinderfreunden zum Beispiel zwei betriebsnahe Kindergärten. In den jeweiligen Bundesländern verfügen die ÖBB über Kontingente in etablierten Kindergärten. An Fenstertagen sowie in den Ferien unterstützen die ÖBB Eltern mit einem Kinderbetreuungsangebot.

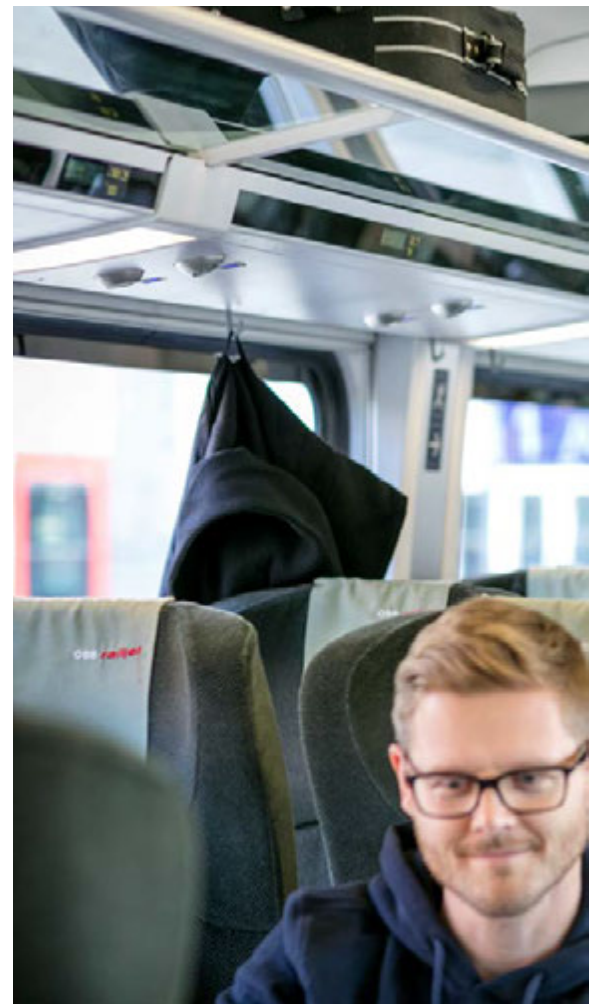
Bei Terminkollisionen sorgen die Flying Nannies in Wien direkt am Arbeitsplatz dafür, dass die Kinder gut betreut sind. Je nach Funktion und Vereinbarung können ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch Teleworking, Gleit- und Teilzeitarbeit nutzen.

Echt sinnvoll

2019 erfolgte der Rollout der neuen Arbeitgebermarke. Im Fokus steht die Positionierung der ÖBB als Arbeitgeber mit Arbeitsplätzen und Aufgaben mit Sinn. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Österreichs Klimaschutzunternehmens Nummer eins arbeiten schon heute daran, dass auch zukünftige Generationen morgen mehr vom Leben haben und sorgen für eine der modernsten, zuverlässigsten und umweltfreundlichsten Mobilitätsketten Europas. Und dabei gibt es für alle den passenden Beruf – von technischen Berufen über Vertrieb / Verkauf bis hin zum IT- und Kommunikationsexperten. 10.000 neue motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen für die ÖBB gewonnen werden. Und zwar möglichst langfristig und so, dass jede und jeder einzelne gerne zur Arbeit geht, weil dort ein sinnvoller Job wartet. Die ÖBB wurden mit ihrem neuen Arbeitgeberauftritt als beste Arbeitgebermarke des Jahres 2019 prämiert und CEO Andreas Matthä zum Employer-Brand-Manager des Jahres gekürt.

Personalentwicklung

Unter der Maxime „Attraktiv ist ein Arbeitgeber nur, wenn er seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeit bietet“ legen die ÖBB großen Wert darauf, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fordern und zu fördern. Dies umfasst die



VIELFÄLTIGE AUFGABEN. Die ÖBB legen großen Wert

Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen.

Die vielfältigen Möglichkeiten, die im ÖBB-Konzern bestehen, sind im Kapitel Aus- und Weiterbildung näher beschrieben. Doch die ÖBB bietet nicht nur viele Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten, sondern kann auch durch ihre mannigfaltige

Mitarbeiterbefragung

2018 führten die ÖBB die vierte Mitarbeiterbefragung durch. Die **Beteiligung erreichte eine Höchstmarke von 54,1 Prozent** und war damit ein großer Erfolg. Die **Gesamt-Arbeitszufriedenheit** hat sich im Vergleich zur dritten Mitarbeiterbefragung 2016 um **+3 Punkte verbessert** und liegt bei 68 von 100 Indexpunkten. Die drei Themenbereiche **Arbeitsklima, Vereinbarkeit und Führung** konnten sich im Vergleich zu 2016 **besonders deutlich verbessern**.

Mischung an zahlreichen spannenden Berufen und Bereichen punkten. Vom Zugbegleiter über den Verschieber bis hin zum Strategen ist in der ÖBB eine große Bandbreite an Karrierechancen vorhanden. Denn die ÖBB will nicht nur Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnen, sie will



darauf, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend zu fordern und zu fördern

die besten unter ihnen auch durch die große Anzahl an Optionen, die der ÖBB-Konzern bietet behalten und fördern.

Kulturentwicklung

Die Kultur in einem Unternehmen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Sie kann den Erfolg des Unternehmens hemmen oder fördern. Die Verbesserung der Produktivität und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit geht bei den ÖBB auch immer mit der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur einher, denn gemeinsame Werte verbinden, geben Identität, schaffen Verbindlichkeit und Verlässlichkeit. Daher sollen die ÖBB Unternehmenswerte und die davon abgeleiteten Verhaltensstandards den Umgang miteinander unterstützen und Zusammenarbeit weiterentwickeln. Die ÖBB Werte sollen aber auch eine Orientierungshilfe bei Entscheidungen sein und die Identifikation mit der ÖBB fördern. Dies ist im Hinblick des Generationenwechsels von großer Bedeutung, um die ambitionier-

ten Ziele in den kommenden Jahren zu erreichen. Das Jahr 2019 stand im Fokus der weiteren Verfestigung der bestehenden Werte durch Maßnahmen in den Konzerngesellschaften sowie der Ausarbeitung der strategischen Werteverankerung für das Jahr 2020. Gemeinsam mit den drei anderen Unternehmenswerten der ÖBB – „Wir vor ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere KundInnen“ und „Initiative ergreifen“ – wurde 2019 ein neuer Unternehmenswert „Sicherheit leben“ eingeführt, der die Grundlage für die Ausrichtung der Sicherheitskultur des ÖBB-Konzerns bildet. Die vier Unternehmenswerte der ÖBB werden durch je drei bis fünf Verhaltensstandards sichtbar gemacht werden.

Führungskultur und Führungskräfte

Die strategische Ausrichtung der Führungskultur konturiert die Inhalte der Führungskräfteentwicklung. Basis dafür sind insbesondere die ÖBB Unternehmenswerte sowie die

Arbeitgeber ÖBB

Tarifverträge. Der Prozentsatz der Angestellten, die unter Tarifverträge fallen, liegt bei 44 Prozent. Dieser niedriger Prozentsatz ist überwiegend erklärbar durch die historische dienstrechtliche Situation. Aufnahmen ab 2005 unterliegen zu 99 Prozent Tarifverträgen. GRI 102-41

Mindestlohn. In Österreich wurde kein gesetzlicher Mindestlohn definiert, deswegen ergeben sich die jeweiligen Mindestlöhne aus den Branchenkollektivverträgen. In 2019 wurden 2.386 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neu aufgenommen. Davon 1.541 mit einer Entlohnung nach Kollektivvertrag (15 % F, 85 % M) und 845 über Kollektivvertrag (davon 25 % F und 75 % M). GRI 202-1

Mitarbeitergespräch (MAG). Rund 23 Prozent der der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hatten 2019 die Möglichkeit eines MAG, rund 85 Prozent davon haben dieses Angebot angenommen. GRI 404-3

Allgemeine Informationen zu den Angestellten nach Arbeitsverträgen sind auf Seite 141 im GB 2019 ersichtlich. GRI 102-8

ÖBB Führungsgrundsätze mit ihren jeweils dazugehörigen Verhaltensgrundlagen. Die Basis der Führungsgrundsätze lautet: „Selbst-, Mitarbeiter- und Unternehmensführung“. Sie bildet den Rahmen, um sich als Führungskraft selbst laufend weiterzuentwickeln und Kolleginnen und Kollegen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern.

An ihnen richten die Führungskräfte des ÖBB-Konzerns ihr Führungsverhalten aus. Dieses trägt zu einem gemeinsamen Führungsverständnis bei. Die Qualität des Führungsverhaltens wird regelmäßig in einem strukturierten Prozess evaluiert, was im Rahmen der Mitarbeitergespräche sowie der Entwicklungskonferenzen (inkl. 360°-Feedback) geschieht. Zusätzlich fand in 2019 für alle Führungskräfte die Bildvermittlung statt, die sicherstellen soll, dass alle das selbe Grundverständnis von Führung haben. Dazu wurden den Führungskräften definierte Führungsinstrumente nochmals nähergebracht. < GRI 102-16

GENERATIONENWANDEL

Verändern und bewahren

KOMPETENZ. Rund ein Viertel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird in den kommenden Jahren nachbesetzt werden müssen. Das macht den Wissenstransfer zu einem zentralen Thema der Unternehmenskultur.

Bis 2023 werden die ÖBB rund 10.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufnehmen. In den nächsten Jahren sind gleichzeitig bis zu vier Generationen (Baby-boomer, X, Y, Z) im Unternehmen tätig. Dies ist eine große Herausforderung im Generationenwandel und die ÖBB wollen und müssen sich darauf einstellen, damit ein guter Eintritt für neue Kolleginnen und Kollegen gelingt. Diese Generationen wollen und müssen anders „angesprochen“ werden, sei es bei der Ausgestaltung des Arbeitsplatzes, der Flexibilisierung der Arbeitszeit, Telearbeit, Digitalisierung, Information und Kommunikation sowie

bei der Art der Zusammenarbeit im Team als auch mit der Führungskraft. Im Zuge dieses großen Generationenwechsels soll die langjährige Erfahrung und das relevante Know-how der Kolleginnen und Kollegen in einem geordneten Wissenstransfer der nächsten Generation übergeben werden.

Zugleich soll dieser Wechsel dazu genutzt werden, um einige Prozesse und Strukturen neu aufzustellen und mit neuen Technologien sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine moderne Ausrichtung des Konzerns zu erreichen. Dabei soll durch die richtigen Kompetenzen und Qualifikationen sichergestellt werden, dass alle Bereiche optimal besetzt sind.

Fokus Wissenstransfer

In den kommenden Jahren steht den ÖBB ein Generationenwandel bevor: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in den Ruhestand treten und neue Generationen mit anderen Fähigkeiten, Wertvorstellungen, Erwartungen und Bedürfnissen werden in das Unternehmen nachrücken. Um wettbewerbsfähig zu bleiben,

müssen die ÖBB ihr erfolgskritisches Wissen sichern und an die nächsten Generationen weitergeben. Die Personalentwicklung leitet das Thema der Wissensweitergabe und des

10.000 MitarbeiterInnen bis 2023

Die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen sich im Unternehmen rasch zurecht finden, deswegen entwickeln die ÖBB ihren „**Onboarding Prozess**“ kontinuierlich weiter. Da es in einer modernen Arbeitswelt eher selten ist, dass neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter „ein Leben lang“ im gleichen Job bzw. Unternehmen bleiben, bieten die ÖBB einerseits eine **Vielfalt an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten**, aber auch **Perspektiven, sich innerhalb des Unternehmens weiterzuentwickeln**.

Wissenstrainers. Es wurden erfolgskritische Mitarbeitergruppen identifiziert und geeignete Programme für den Wissenstransfer etabliert wie zum Beispiel Wissenstransfer-Tandems, -Coaches oder -Selfcheck. Bei Wissens-

transfer-Tandems arbeiten ausscheidende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Spezialwissen mit ihren Nachfolgerinnen und Nachfolgern mehrere Monate parallel zusammen. Mit dem Wissenstransfer-Coaches-Konzept werden interne Wissenstransfer-Coaches ausgebildet, um die Wissenstransfer-Tandems auf ihrem Übergabeweg zu begleiten. Das Moderations-Wissensmanagement-Selfcheck-Konzept basiert

Kennzahlen

20

Kolleginnen und Kollegen nahmen am Programm **Wissenstransfer-Tandems** teil, das im Jahr 2019 gestartet wurde.

873

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahmen 2019 die **gesetzlich mögliche Altersteilzeit** gemäß § 27 AIVG in Anspruch. **2018:** 1.004

4.485

neue **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** wurden im Jahr 2019 aufgenommen. **2018:** 3.62. GRI 401-1



WISSENSTRANSFER.

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die ÖBB ihr erfolgskritisches Wissen sichern und an die nächsten Generationen weitergeben

ebenso auf einem internen Ausbildungsprogramm, bei dem ein Tool zur Evaluierung des Handlungsbedarfs beim Wissensmanagement im Team und bei der weiteren Auswahl der passenden Wissensmanagement-Methoden helfen soll.

Altersgerechte Arbeitszeitmodelle

Über die gesetzlichen Regelungen hinaus bietet der ÖBB-Konzern seiner Belegschaft Arbeitszeitmodelle, die es älteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ermöglichen sollen, länger im

Erwerbsleben zu verbleiben. Hervorzuheben ist diesbezüglich das Modell der „Altersgerechten Teilzeitarbeit“. Es wurde gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung erarbeitet und soll älteren, definitiv gestellten Kolleginnen und Kollegen ein Ausgleiten aus dem Erwerbsleben unter gleichzeitiger Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ermöglichen – und das bereits vor dem Zugang zur gesetzlichen Altersteilzeit im Sinne des § 27 AIVG. Die „Altersgerechte Teilzeitarbeit“ kann aktuell von Männern grundsätzlich mit 54 Jahren, von Frauen mit 52,5 Jahren in Anspruch genommen werden. Die in den ÖBB vorhandenen Arbeitszeitmodelle werden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Konzerngesellschaften in Anspruch genommen – bei Vorliegen der Voraussetzung und entsprechender Vereinbarung mit dem Arbeitgeber. Zum Stichtag 31. Dezember 2019 nahmen 873 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG in Anspruch. <



VORAUSSCHAUEND. Ein Unternehmen, das die Verantwortung für sein Team ernst nimmt

WIRTSCHAFTSMOTOR ÖBB

Verantwortung für Österreich

POSITIVE EFFEKTE. Die ÖBB bieten Mobilität für Menschen und Güter, sie sind Wachstums- und Beschäftigungsmotor. Österreich profitiert von einem attraktiven und nachhaltigen System Schiene.

Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind die Basis für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes, denn eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat in einer leistungsfähigen Volkswirtschaft. Mehr als 2,3 Milliarden Euro investieren die ÖBB jährlich für ein modernes und leistungsfähiges Versorgungsnetz und forcieren als nachhaltiger Auftraggeber die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes

Österreich. Hervorragend ausgebaute Verkehrswege sind Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. GRI 102-11, 203-1

Investitionen in die Bahn haben positive Effekte

Die gesamtwirtschaftliche Analyse zeigt, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur hohe positive Effekte auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung haben und stabilisierend auf die Volkswirtschaft wirken. Diese profitiert davon gleich in mehrfacher Weise. Während der Bauphase werden unmittelbar bei den baunahen Dienstleistern und Bauunternehmen Zahlungen geleistet (direkte Effekte), zudem wird die Nachfrage bei Zulieferern gesteigert (indirekte Effekte). Neben dem Infrastrukturausbau investieren auch die Absatzbereiche der ÖBB in das System Bahn – zum Beispiel durch den Kauf neuer Triebfahrzeuge sowie Personen- und Güterwagen.

Das führt zu mehr Beschäftigung. Zusätzliches Einkommen in Form von Löhnen, Gehältern und Gewinnen erhöht auch den privaten Konsum. Dadurch steigen ebenso Rückflüsse über Umsatz-, Lohnsteuer und Sozialabgaben.

Nachhaltig Werte schaffen

Die ÖBB investieren von **2018 bis 2023 über 13,9 Milliarden Euro** in modernste Bahninfrastruktur. Damit werden **Vermögenswerte geschaffen, die der österreichischen Volkswirtschaft zugutekommen** und einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wirtschaftsleistung unseres Landes darstellen.

Die ÖBB sichern Standorte und Regionen

Durch die ÖBB werden die Regionen – zum Vorteil der Menschen und Märkte – erschlossen und

besser erreichbar. Das begünstigt Betriebsansiedelungen, garantiert und schafft nachhaltig Arbeitsplätze. Die ÖBB wirken nicht nur als wichtiger Standortfaktor, sondern gewährleisten Mobilität nachhaltig und klimafreundlich. Die CO₂-Vorteile von Bahn und öffentlichem Verkehr

Kennzahlen**2,70 Mrd.**

Investitionen des ÖBB-Konzerns 2019 in EUR;
2018: 2,60 Mrd. EUR

2,13 Mrd.

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur
2019 in EUR; 2018: 1.99 Mrd. EUR

290,5 Mio.

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr
2019 in EUR; 2018: 400,8 Mio. EUR

140,1 Mio.

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria
2019 in EUR; 2018: 79,1 Mio. EUR

ch

IMPULSGEBER. Investitionen in die Schieneninfrastruktur haben hohe positive Effekte auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung und wirken stabilisierend auf die Volkswirtschaft

haben zusätzlich auch einen ökologischen Nutzen. Die österreichischen Klimaziele im Verkehrssektor werden dadurch maßgeblich unterstützt. Europa geht klar in Richtung klimaneutraler Ökonomie. Die ÖBB legen die Basis für eine effiziente und klimafreundliche Mobilität von morgen. Ein Beispiel: Die ÖBB investieren von 2018 bis 2023 über 13,9 Milliarden Euro in modernste Bahninfrastruktur. 2027 wird man in nur 2 Stunden 40 Minuten von Wien in Klagenfurt sein. Neben dem Ausbau der Weststrecke wird dann durch die Nord-Süd-Achse auch der Güterverkehr konkurrenzlos schnell und effizient, dies trägt wesentlich zur Steigerung der Wirtschaftsleistung unseres Landes bei.

Wachstumsturbo ÖBB

Eine Studie der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) belegt: Die Schiene ermöglicht Wachstum und Wohlstand in unserem Land. Die WKO-Studie hat das System Bahn in seiner Gesamtheit untersucht – es

sorgt für mehr als 100.000 Jobs und einen Bruttowertschöpfungseffekt von 8,18 Milliarden Euro (Quelle: WKO 2018). Aufgrund der Größe sind die ÖBB Wachstumsturbo im österreichischen Bahnsystem. Knapp 5 Milliarden Euro Wertschöpfung wurden 2016 durch den laufenden Betrieb der ÖBB generiert. Die ÖBB beschäftigen selbst circa 42.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – weitere 20.000 Jobs sind im Umfeld der ÖBB entstanden, dazu kommen etwa 1.900 ausgebildete Lehrlinge pro Jahr (Quelle: WKO 2018).

GRI 201-1, 203-2

Weltmarktorientierte Hochtechnologie

So betitelt eine Economica-Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung die österreichische Bahnindustrie, die auch als Impulsgeber und Referenzmarkt für den Export technologischer Produktkomponenten fungiert. Bei F&E-Investitionen im Bereich Schienenfahrzeugbau liegt Österreich an der Spitze der EU. <

Wirtschaftsfaktor Bahn

Auch die Studien des Economica-Instituts bestätigen: Der Bahnsektor ist eine treibende Kraft für Österreichs Wirtschaft – als Auftraggeber, als Innovationsmotor, als Arbeitgeber ...

Beitrag der ÖBB Wertschöpfung Anteil an der Bruttowertschöpfung Österreichs	1,5 %
gesamter Bruttowertschöpfungseffekt (Euro)	4,9 Mrd.
direkter Bruttowertschöpfungseffekt der ÖBB (Euro)	3,8 Mrd.
Wertschöpfungsmultiplikator	1,3

Arbeitgeber und Beschäftigung Anteil an den Erwerbstätigen Österreichs	1,5 %
totaler Beschäftigungseffekt (Köpfe)	62.000
direkter Beschäftigungseffekt der ÖBB (Köpfe)	41.500
Beschäftigungsmultiplikator	1,5

Steuern und Abgaben Anteil gesamter Fiskaleffekt am Gesamtsteueraufkommen	1,4 %
fiskalischer Gesamteffekt (Euro)	1,9 Mrd.
Steuern und Abgaben durch die ÖBB (Euro)	1,4 Mrd.

Quelle: Studien des Economica-Instituts, 2018 (Angaben 2016)

PERSONALENTWICKLUNG / AUS- & WEITERBILDUNG

Investition in das wertvollst

AN DEN BEDÜRFNISSEN

AUSGERICHTET. In einer sich schnell verändernden Welt ist eine optimale Aus- und Weiterbildung ein zentraler Baustein für die Unternehmensausrichtung.

A ttraktiv ist ein Arbeitgeber, wenn er seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeiten bietet – natürlich immer in Hinblick auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Als moderner Mobilitätsdienstleister sind die ÖBB sehr darauf bedacht, ihre Bediensteten zu fordern und zu fördern.

„Arbeit im Wandel, heißt Bildung im

Wandel“ – das ist die Prämisse der Personalentwicklung der ÖBB. Den Anforderungen des technischen und gesellschaftlichen Wandels gerecht zu werden und vor allem die Entwicklung der Kundenbedürfnisse in den Aus- und Weiterbildungsprozess einzubinden – darauf legen die ÖBB großen Wert. Auch dadurch genießt die Personalentwicklung im Unternehmen eine enorme Bedeutung. Diese umfasst die Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen.

Vielfach ausgezeichnete Lehrlingsausbildung

Der ÖBB-Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich. 2019 standen über 2.000 Lehrlinge in 25 Lehrberufen in Ausbildung. Während die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Group Austria Lehrlinge überwiegend in kaufmännischen Lehrberufen ausbilden, sind es bei der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-

Postbus GmbH vorrangig technische Berufsfelder.

Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet und die Lehrlingsabsolventinnen und -absolventen erhalten jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. So haben die ÖBB zum Beispiel bereits seit 2015 das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“. Lehrlinge der Lehrwerkstätte erreichten in der neu geschaffenen bundesweiten Sonderkategorie des Berufswettbewerbs „Industrie 4.0“ den ersten Platz. Dabei kam eine Verknüpfung von traditioneller Fertigung mit Programmierung von Sensoren und Robotern zum Einsatz. Die Erfahrungen, welche die Lehrlinge im Zukunftslabor der Lehrwerkstätte Wien sammeln konnten, wurden hier perfekt umgesetzt.

Auch in den Berufen Mechatronik, Elektrotechnik und Metalltechnik konnten Wiener Lehrlinge jeweils den ersten Platz erlangen.

Vorzeigebetrieb zu sein, heißt auch investieren. In den Neubau- und

Kennzahlen

1.350

ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben 2019 das Weiterbildungsangebot der **ÖBB akademie** genutzt.

9.000

ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben 2019 vom Weiterbildungsangebot der **ÖBB bildung** Gebrauch gemacht.

180

Kurstitel wurden 2019 in etwa im **ÖBB Bildungskatalog** offeriert.

25

Lehrberufe haben die ÖBB 2019 angeboten, die meisten davon in technischen Bereichen.

1.568.000

Teilnehmerstunden bei Aus- und Weiterbildung wurden 2019 von MitarbeiterInnen absolviert (Frauen: 171.000 Stunden). GRI 404-1

141.522

TeilnehmerInnentage (inkl. Prüfung) fanden bei den **eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen** im Jahr 2019 statt.

e Asset



ZUKUNFTSPERSPEKTIVE. Der ÖBB-Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich. 2019 standen über 2.000 Lehrlinge in 25 Lehrberufen in Ausbildung. Diese ist staatlich ausgezeichnet und die Lehraabsolventinnen und -absolventen erhalten jährlich zahlreiche Auszeichnungen



SPANNENDE AUSBILDUNG. Die ÖBB investieren aktuell rund 44 Millionen Euro in den Neu- und Ausbau von Lehrwerkstätten und Lehrlingsheimen

Ausbau unserer Lehrwerkstätten und Lehrlingsheime werden rd. 44 Mio. EUR investiert. Die neuen Lehrwerkstätten Bludenz und Knittelfeld wurden bereits fertiggestellt. Die Lehrwerkstätte in Innsbruck und das Lehrlingsheim in St. Pölten folgen 2021.

Weiterbildungsangebote im ÖBB-Konzern

Strategisch relevante Entwicklungs- und Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Managementebenen, Expertinnen und Experten sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in der Personalentwicklung gebündelt. Sie unterstützt damit den Know-how-Aufbau und die konzernweite Vernetzung. Die konzernweite Personalstrategie sowie die festgesetzten Schwerpunktthemen bilden wichtige Grundlagen. Auf dieser Basis erarbeitet und implementiert die Personalentwicklung in der ÖBB-Business

Center GmbH bedarfsgerechte und zielgruppenspezifische Lern- und Entwicklungsangebote im Konzern. Es wurden 2019 insgesamt 18 Lehrgänge für Führungskräfte, Team-

ÖBB Bildungseinrichtungen

ÖBB-Business Center GmbH: Führungskräfteentwicklung (ÖBB akademie) sowie Sozial- und Methodenkompetenz (ÖBB Bildungskatalog). **Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen (ÖBB-Infrastruktur AG):** Aus- und Weiterbildung eisenbahnspezifischer Berufe und vorrangig technische Lehrlingsausbildung. **ÖBB-Postbus:** Technische Lehrberufe.

ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria: Ausbildung für kaufmännische Lehrlinge

koordinator(inn)en, ArbeitsgruppenleiterInnen und Expert(inn)en abgeschlossen. Insgesamt wurden im Jahr 2019 mit den Angeboten der konzernweiten Führungskräfteentwicklung etwa 1.350 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in über 3.900 Tagen erreicht. Im September 2019 startete mit 14 Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteigern das nunmehr neunte Programm „trainees für mobilität“ für Hochschulabsolventinnen und Hochschulabsolventen mit techni-

scher oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung.

Das Team Personalentwicklung konnte im Jahresverlauf ungefähr 9.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer schulen und weiterbilden. Es wird im Unternehmen eine große Bandbreite an berufsbezogenen und fachübergreifenden Trainings angeboten. Seit Juni 2018 werden konzernweite Trainings für alle Führungskräfte und Teamkoordinatorinnen und -koordinatoren zum Thema Gesundes Führen angeboten. Sie sollen bei der Umsetzung der zentralen Themen Gesundheit, Arbeitsfähigkeit sowie Arbeitssicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterstützen.

Megatrend Digitalisierung im Fokus der Personalentwicklung

Die Digitalisierung beeinflusst die Personalentwicklung nachhaltig. Aufbauend auf den 2018 begonnenen Initiativen wurden im Jahr 2019 zusätzlich etwa 50 Bildungsmaßnah-



TECHNIK WIRD WEIBLICH. Immer mehr junge Mädchen interessieren sich für technische Lehrberufe

men in E-Learning-Formate übersetzt und ausgerollt. Die Bandbreite umfasste 2019 auch neue Themenbereiche wie zum Beispiel das konzernweite Onboarding „Willkommen an Bord“ oder E-Learnings zur allgemeinen Informationssicherheit. Erstmals gab es auch die Umsetzung technischer Themen in elektronische Lernformate (Schulungen im Bereich der Zugsicherungssysteme). Zusätzlich wurde das elektronische Weiterbildungsangebot im Gesundheitsmanagement um das Modul „Gesundes Führen“ erweitert.

Ziel ist es, auch weiterhin den Schwerpunkt auf digitale Lernformate in Kombination mit klassischen Schulungsformaten zu legen und damit moderne Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten.

Eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung

Als Kompetenzzentrum für die betriebliche und technische Aus- und Weiterbildung von Eisenbahnberufen organisieren wir im Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen (BZELW) die konzernweite, den gesetzlichen und innerbetrieblichen Vorgaben entsprechende Durchführung von circa 70 verschiedenen Ausbildungen und über 150 Schulungsvarianten. Zu den wichtigsten Kursen zählen die Ausbildungen der TriebfahrzeugführerInnen, FahrdienstleiterInnen sowie Verschie-

berInnen und WagenmeisterInnen. Als diskriminierungsfreier Bildungsanbieter bedienen wir nicht nur die ÖBB-interne Nachfrage, sondern auch die des externen Marktes. Im Jahr 2019 waren über ein Viertel unsere Kundinnen und Kunden ÖBB-extern: von Baufirmen über Eisenbahnverkehrsunternehmen bis zu Winterdienstleistern. Diese nehmen zu einem Großteil das Angebot der Schulungen „Sicherheit im Gleisbereich“ in Anspruch.

Über 100 Fachtrainerinnen und Fachtrainer in 16 Trainingszentren und zwei Bildungszentren in ganz Österreich stellen sicher, dass unser Bildungsangebot auf höchstem Niveau abgehalten wird. Neben den eigenen Bildungsräumlichkeiten wurden Kurse auch bei rund 140 Kundinnen und Kunden vor Ort durchgeführt. Das regelmäßige Überprüfen der nötigen Kenntnisse sowie die kontinuierliche Weiterbildung in Bezug auf Regelungen und Normen sind essenzieller Bestandteil des sicheren Bahnbetriebs. Um auch künftig die beste Aus- und Weiterbildung anbieten zu können, arbeiten wir derzeit verstärkt an der Digitalisierung unserer Kurse. Dazu zählen insbesondere das Ausweiten von E-Learning-Modulen sowie das Projekt „BWB Digital“, das die betriebliche Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG analysiert und Potenziale zur teilweisen Umstellung

Eisenbahnspezifische Bildung

Wo Nachhaltigkeit gelebt wird und Ausbildungen kontinuierlich weiterentwickelt werden

Digitalisierung für die Topausbildung der Zukunft

Technologischer Fortschritt verändert die eisenbahnspezifischen Berufe und damit auch die Aus- und Weiterbildungen der ÖBB. Im Herbst 2020 beginnt unter dem Titel „FDL neu“ die **modernisierte Ausbildung für die FahrdienstleiterInnen** von morgen und setzt damit einen Meilenstein für die Zukunft. Auch in der betrieblichen Weiterbildung werden im Zuge des Projekts „BWB digital“ weitere Schritte gesetzt, um die **digitalen Möglichkeiten noch besser zu integrieren**. Damit stellen wir sicher, dass auch künftig mit qualitativen Höchststandards gelehrt und gelernt wird.

Unsere Bildungszentren leben Nachhaltigkeit

Egal, ob kurze Sitzung oder mehrtägige Workshops, wer in unseren Bildungszentren arbeitet und lernt, kann sich sicher sein, dass die **höchsten Standards des Umweltschutzes eingehalten werden**, und zwar vom Energieverbrauch über die Versorgung bis hin zur Abfallwirtschaft. Mit gleich drei Umweltauszeichnungen, – „OekoBusinessWien“, „Green Meeting“, „Umweltzeichen“ – ist beispielsweise das Bildungszentrum Wien der ideale Ort für eine nachhaltige Besprechung.

auf digitalen Unterricht umsetzt. Dank laufendem Feedback unserer Kursteilnehmerinnen und Kursteilnehmer sowie Kundinnen und Kunden können wir unser Angebot kontinuierlich verbessern. Die Folgerungen aus diesen Rückmeldungen fließen auch in den Bildungscampus St. Pölten ein, der im Jahr 2022 den Lehrbetrieb aufnehmen wird.

Externe Bildungseinrichtungen

Die ÖBB ermöglichen auch berufs begleitende Weiterbildungen (z. B. an Universitäten und Fachhochschulen). Mit externen Bildungseinrichtungen bestehen auch spezielle Kooperationen (etwa mit der Fachhochschule St. Pölten). < GRI 404-2





Feine Abstimmung

WERTHALTIG. Die Nachhaltigkeitsstrategie ist nur so gut wie ihre 17 Bausteine ineinandergreifen und zusammenspielen.

Nun kennen Sie die 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie drei Storys die exemplarisch verdeutlichen sollen, dass die 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gesamtheitlich gedacht werden müssen und sich gegenseitig beeinflussen, um das Optimum für das

Unternehmen, die Gesellschaft sowie die Umwelt zu erwirken.

Zahlreiche Herausforderungen

So stellt der Klimawandel die Bahn vor zahlreiche Herausforderungen. Es werden eine Vielzahl von Anpassungen notwendig sein, dafür

wiederum werden die ÖBB viele hoch spezialisierte Kolleginnen und Kollegen benötigen. Aber der Klimaschutz fördert nicht nur technische Neuerungen, sondern auch nachhaltige Lösungen bei der Finanzierung und somit beim Thema Green Finance. Auch wenn die COVID-19 Krise nicht im Berichtszeitraum des ÖBB Nachhaltigkeitsberichtes liegt wird aufgrund der grundsätzlichen Relevanz bereits in diesem Bericht nachfolgend darauf Bezug genommen.

Spezialisten für den Klimawandel

VERÄNDERUNG. Der Klimawandel stellt die Bahn vor zahlreiche Herausforderungen. Für die dafür notwendigen Anpassungen benötigen die ÖBB viele hoch spezialisierte Kolleginnen und Kollegen.

Welchen Durchmesser muss ein Durchlass oder Kanal haben, damit die Wassermengen auch bei immer häufigeren Starkregenereignissen nicht zum Problem werden? Wie entwickeln sich Wildbäche, die in der Nähe von Bahntrassen fließen oder die Bahn queren? Auf welchen Bahnstrecken ist mit Überschwemmungen zu rechnen und welche Auswirkungen hat eigentlich große Hitze auf die Gleise?

Reserven für den Wolkenbruch

All das sind Fragen, die Geotechniker Jürgen Stern und seine Kolleginnen und Kollegen von der ÖBB-Infrastruktur AG beschäftigen. Gerade erst in diesem Frühjahr haben sie sich wieder mit externen

Expertinnen und Experten zur Regelwerksüberarbeitung getroffen.

Was dabei konkret festgelegt wird? „Zum Beispiel die Dimensionierung unserer Anlagen“, erklärt Jürgen Stern.

„Ab sofort berücksichtigen wir bei Durchlässen und Entwässerungsanlagen des Bahnkörpers zehn Prozent Reserve. Das gilt für alle Hauptstrecken der ÖBB und wurde vorsorglich im Hinblick auf die zu erwartenden häufigeren und stärkeren Niederschläge entschieden.“

Wildbäche unter Beobachtung

Denn dass der Klimawandel, genauer gesagt die damit verbundenen, immer öfters auftretenden extremen Wetterereignisse auch an der Bahn nicht spurlos vorüberziehen, ist allen klar.

Die ÖBB sorgen daher mit baulichen und technischen Maßnahmen vor.

Sei es mit recht simplen Dingen wie größer dimensionierten Abflussrohren oder einem über zehn Jahre laufenden Projekt: „Wir erheben und bewerten dabei alle Wildbäche, die zum Risiko für unsere Bahnanlagen werden könnten“, sagt Jürgen Stern.

Etwa dann, wenn sie sogenanntes Geschiebe wie Gesteinsbrocken oder dicke Äste mit sich führen und so ein hohes Vermurungspotenzial besteht.

Hochwasser ohne Überraschungen

Aber auch die Hochwasserprävention ist eine wichtige Maßnahme zum Schutz der Anlagen. Bei dem Projekt werden die Streckenabschnitte untersucht, die neben Flüssen verlaufen – zum Beispiel neben Mur und Mürz entlang der Südstrecke.

Daraus ergeben sich Hochwasserschutzprojekte mit Verbauungen ebenso wie betriebliche Maßnahmen. „Zum Beispiel errichten wir entlang gewisser Flüsse Hochwasserpegel, die laufend den Wasserstand messen. Wird ein Schwellenwert überschritten, schickt das System eine Warn-SMS an den Kollegen, der für den betreffenden Streckenabschnitt zuständig ist. Ist mit einer Überschwemmung zu rechnen, setzt er entsprechende betriebliche Maßnahmen: Er beobachtet die Lage vor Ort und veranlasst bei Bedarf, dass die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt zu reduzieren ist. Im äußersten Fall – den sich keiner wünscht – muss der Teilbereich ganz gesperrt werden“, erklärt Jürgen Stern. Sicherheit geht dabei natürlich immer vor.

Aber auch wenn kein Regen fällt, kann das Probleme verursachen. Große Hitze führt dazu, dass sich Stahl ausdehnt. Nachdem die Schienen lückenlos verschweißt sind und eine Ausdehnung auf einem gewissen Teilstück zur Abweichung der Solllage führen kann, sind Instandhaltungsarbeiten am Gleis an Hitzetagen nur bis zu einer bestimmten Temperatur erlaubt. Gleiches gilt für das Lockern von Schienenbefestigungen.

Dass die immer öfter auftretenden extremen Wetterereignisse auch an der Bahn nicht spurlos vorüberziehen, ist allen klar.



LEHNENMEISTER und -arbeiter sind Spezialisten mit forstlicher Ausbildung und bahnspezifischem Wissen. Sie sind mit den Betriebsabläufen vertraut

Ein Job nur für echte Profis

Ob Hochwasser, Hitze oder Stein-schlag. In jedem Fall brauchen die ÖBB bei der Anpassung an den Klimawandel Expertinnen und Experten. „Die sogenannten Lehenmeister und -arbeiter sind Spezialisten auf ihrem Gebiet“, sagt Nikolaus Wahl von der Anlagentechnik, der in seiner Region sämtliche Bauten zum Schutz vor Naturgefahren im Blick hat. „Sie verfügen einerseits über eine forstliche Ausbildung, können mit der Motorsäge umgehen, Bäume schneiden, kennen Seil- und Sicherungstechniken, haben andererseits aber auch bahnspezifisches Wissen und sind mit allen Betriebsabläufen vertraut.“ Neue Kolleginnen und Kollegen müssen also oft erst intern aus- und weitergebildet werden, bestätigt auch Heinz Rosenauer, Leiter des strategischen HR-Managements in der ÖBB-Holding AG und Konzernpersonalchef: „Gerade im Baudienst haben wir eine interne Ausbildungsschiene mit Expertinnen und Experten, die

ihr Wissen und das Verständnis für das System Bahn weitergeben.“ Die zweite große Schiene, so Rosenauer, über die die ÖBB zu den benötigten Spezialistinnen und Spezialisten kommen, ist die eigene Lehrlingsausbildung mit rund 2.000 Lehrlingen.

Wandel auch bei Anforderungen

Ein Potenzial, das die ÖBB brauchen wird, denn in den nächsten Jahren wird rund ein Viertel der Belegschaft pensionsbedingt „durchgetauscht“, so Rosenauer. Besteht da nicht die Gefahr, dass wichtiges Wissen abhandenkommt? Rosenauer: „Wir haben definiert, welche Schlüsselfunktionen es gibt. Auf diese wird ein besonderes Augenmerk gelegt, sodass dieses Wissen nicht verloren geht.“ Generell sei das Ziel aber nicht, 100 Prozent des Know-hows zu erhalten. Rosenauer: „Durch die technische und technologische Weiterentwicklung gibt es

auch Wissen, das künftig nicht mehr gebraucht oder durch Neues ersetzt wird.“

Ganz in diesem Sinne verändern sich auch die Anforderungen. Künftig

»Immer wichtiger wird, wie flexibel Kolleginnen und Kollegen sind und wie sie auf sich verändernde Prozesse reagieren können.«

**HEINZ ROSENAUER,
LEITER DES STRATEGISCHEN
HR-MANAGEMENTS IN DER
ÖBB-HOLDING AG**

werden neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht so sehr danach gemessen, was sie bereits können, sondern wie es um ihre Fähigkeit und ihre Bereitschaft bestellt ist, sich ständig weiterzuentwickeln.

Rosenauer: „Statisches Wissen kann aufgrund der technischen Entwicklung irgendwann nichts mehr wert sein. Immer wichtiger wird daher, wie flexibel Kolleginnen und Kollegen sind und wie sie auf sich verändernde Prozesse reagieren können.“ Im Baudienst ist das aber ohnedies eine Grundqualifikation ... <

Klimaschutz bringt Innovation

ÖKONOMISCH. Der Klimaschutz fördert nicht nur technische Neuerungen, sondern auch nachhaltige Lösungen bei der Finanzierung. Beim Thema Green Finance zählen die ÖBB zu den Pionieren.

Wie bewältigen wir die große Herausforderung Klimawandel? Für Herbert Minarik, Klimaschutzexperte im Nachhaltigkeitsteam der ÖBB-Holding AG, gibt es dafür nur zwei Möglichkeiten: „Die erste ist, wir verändern unser Verhalten. Die zweite Möglichkeit sind technologische Innovationen. Wir werden beides brauchen.“

Die ÖBB haben daher entschieden, beide Wege zu gehen und deren Richtung sowie Ziele Ende 2019 in der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 definiert.

Strategien spielen zusammen

Was sich dabei zeigte, sind Überschneidungen mit Schwerpunkten, die sich in der Klimaschutzstrategie

2030 sowie in der Technologiestrategie finden. Für Minarik kein Zufall: „Diese Strategien spielen zusammen und funktionieren nur dann gut, wenn man sie auch gemeinsam denkt.“ Und das ist bisweilen mit „Aha-Effekten“ verbunden, so Minarik: „Wenn wir in den unterschiedlichen Teams die jeweiligen Themen behandeln, sind wir nicht selten überrascht, wie eng diese miteinander verstrickt sind.“

Ganz offensichtlich wird das beim Schwerpunkt „Automatisierte Betriebsführung“, der das Thema Klimaschutz genauso adressiert wie die Themen Technologie und Sicherheit. Ein anderes Beispiel sind alternative Antriebe. Auf diesem Gebiet leisten die ÖBB mit Leuchttürmen wie dem Cityjet eco (erster zugelassener Batteriezug in Europa) oder dem Einsatz von Elektro- und Wasserstoffbussen Pionierarbeit für Klima UND Technik. Im Schienenbereich werden auch Wasserstoffantriebe für Züge vor allem als Dieselerersatz zusehends Thema.

Der Klimaschutzexperte der ÖBB sieht aber auch die Finanzierung solcher Entwicklungen als Teil des Ganzen: „Klimaschutz braucht Investitionen und man muss diese auch finanzieren können“, so Minarik. Für ihn leisten Regierungen, Banken und Anleger, die Förderungen, Kredite und Investitionen neuerdings an Nachhaltigkeitskriterien ausrichten, ebenfalls



INNOVATIV. Der Akkuzug Cityjet eco sowie der Wasser-

einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz: „Der Finanzmarkt stellt sich bereits um und auch die EU hat im Zuge des Green Deals schon erste Regelungen getroffen, die die Rahmenbedingungen in Richtung Green Finance deutlich verbessern.“

Klimaschutz muss sich mehr rechnen

Auch für Bertram Ludwig, in der ÖBB-Holding zuständig für die strategische Steuerung von Technologie und F&E, ist „grüne Finanzierung“ ein entscheidender Hebel, um grüne Technologien auf die Schiene oder

Mit dem Cityjet eco oder dem Einsatz von Elektro- und Wasserstoffbussen leisten die ÖBB Pionierarbeit für Klima und Technik.



stoffbus laufen derzeit im Probetrieb

auch auf die Straße zu bringen. Denn, so Ludwig am Beispiel wasserstoffbetriebener Schienenfahrzeuge: „Die Technologie ist weitgehend marktreif. Das Problem derzeit sind die erhöhten Kosten für Anschaffung und Betrieb, teilweise die Verfügbarkeit der Fahrzeuge sowie der Infrastruktur und des Wasserstoffs.“ Nur betriebswirtschaftlich gesehen, sind unter den aktuellen Rahmenbedingungen Mehrkosten nicht zu argumentieren. Würde man aber auch den CO₂-Ausstoß „einpreisen“, sieht die Rechnung anders aus. Klimaschutz muss auch ökonomisch

wettbewerbsfähig werden. Die COVID-19-Investitionsprämie zeigt für Ludwig, wie es gehen kann: Mit dieser werden Neuinvestitionen in abnutzbares Anlagevermögen mit sieben Prozent gefördert. Sind diese Investitionen ökologisch, verdoppelt sich die Prämie auf 14 Prozent, während „klimaschädliche Investitionen“ explizit nicht förderungswürdig sind.

Finanzmarkt geht in Richtung „ESGs“

Aber auch auf dem Finanzmarkt entscheidet die Erfüllung oder Nichterfüllung von Nachhaltigkeitskriterien immer mehr darüber, ob und zu welchen Konditionen Unternehmen sich finanzieren können. Und das ist auch für die ÖBB relevant, die im Bereich der Infrastruktur ihre Geldmittel direkt über den Staat bekommen, wie Gernot Netinger, Leiter Konzernfinanzen in der ÖBB-Holding, erklärt: „Die ÖBB-Infrastruktur ist der einzige Teilkonzern der ÖBB, der die benötigte Liquidität für Investitionen und Instandhaltung direkt vom Staat und konkret über die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur erhält.“ Die beiden anderen Teilkonzerne der ÖBB, Personenverkehr und Rail Cargo, sowie deren Tochtergesellschaften finanzieren sich auf dem freien Markt – wie jedes andere Unternehmen auch. Die Finanzierung erfolgt neben großen Projektfinanzierungen vor allem auch über den Kapitalmarkt in Form von Schuldscheindarlehen sowie Private Placements, für die Investoren zunehmend sogenannte

ESG-Kriterien heranziehen. „ESG“ steht für Environment (Umwelt), Social (Soziales) und Governance (Unternehmensführung). Netinger: „Wir stehen noch am Anfang, aber der Druck wächst. Vor allem langfristige Investitionsentscheidungen von Banken und institutionellen Investoren, mit denen wir zusammenarbeiten, werden immer mehr von der Bewertung dieser ESGs abhängig gemacht.“ Die ÖBB setzen sich daher bereits jetzt intensiv mit diesem Thema auseinander und wollen bis 2021 – als eine der ersten Bahnen weltweit – ein ESG-Rating vorweisen können. Netinger: „Für Investoren ist damit

»Klimaschutz braucht Investitionen und man muss diese auch finanzieren können.«

**HERBERT MINARIK,
NACHHALTIGKEITSTEAM
DER ÖBB-HOLDING AG**

klar erkennbar, dass wir nicht nur über Nachhaltigkeit reden, sondern diese auch leben.“

Was zuerst mit Kosten und Aufwand verbunden ist, wird sich langfristig mehr

als rechnen, ist Netinger überzeugt: „2021 und auch 2022 werden wir damit noch keine großen finanziellen Vorteile erzielen. Aber wenn wir kein ESG-Rating einführen, werden wir in zwei bis drei Jahren einen Nachteil haben.“ Einschätzungen von unabhängigen Expertinnen und Experten zufolge kann dieser Nachteil dann im Bereich von 0,1 bis 0,2 Prozent liegen. Netinger: „Das klingt nach nicht so viel, bei einem Finanzierungsportfolio von 1,2 bis 1,5 Milliarden Euro und bei Finanzierungslaufzeiten von bis zu 20 Jahren ist das jedoch ein großer Hebel.“ <

Corona und seine Folgen für die ÖBB

PANDEMIE. Die ÖBB waren durch COVID-19 mehrfach gefordert – mit der Gesundheit der Mitarbeitenden, der Reisenden sowie mit der Aufrechterhaltung der Versorgung mit lebenswichtigen Gütern.

So überfallsartig wie das Coronavirus im Frühjahr 2020 Europa erreichte, so schnell mussten die ÖBB reagieren. Im Personenverkehr brach die Nachfrage im März 2020 um bis zu 70 Prozent ein und fast alle Nachtzüge wurden eingestellt. Im Busverkehr wurde die Schisaison einen Monat früher beendet und geschlossene Schulen sowie Homeoffice führten dazu, dass regionale Fahrpläne teils stark reduziert wurden. Im Güterverkehr waren die Auswirkungen anfänglich vor allem beim Containerverkehr und in Bezug auf Häfen zu spüren. Mit Fortdauer der Krise kamen Stillstände in der Industrie hinzu. Rückgänge von bis zu 50 Prozent in einigen Segmenten konnten teilweise durch Zusatzmengen in anderen Bereichen kompensiert

Wir haben nun die Chance, nach Corona die Wirtschaft gemäß nachhaltigen Grundsätzen wieder hochzufahren.

werden.

Wie sich die Coronakrise wirtschaftlich tatsächlich auswirken wird, ist (Stand Sommer 2020) noch immer nicht absehbar. Realistisch betrachtet muss aber mit negativen Folgen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft gerechnet werden. Im März 2020 hatten aber die wirtschaftlichen Folgen nicht die erste Priorität. Zunächst galt es, die betrieblichen Herausforderungen für Bus und Bahn zu bewältigen.

Als zentrales Entscheidungs- und Lösungsgremium wurde ein ÖBB Krisenstab einberufen. Unterstützt wurde dieser von der „Taskforce Unterstützung COVID-19 Krisenstab“. Für nichtbetriebliche Themen wurde Stefan Kammerhofer als „Konzernkoordinator COVID-19“ bestellt, der in dieser Funktion Ansprechpartner für den Vorstand der Holding, für die Vorstände und Geschäftsführerinnen sowie Geschäftsführer der Teilkonzerne, aber auch für Führungskräfte und Konzernbetriebsrat ist.

Gesundheit als oberste Priorität

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden Schutzausrüstungen und Desinfektionsmittel organisiert und eine Infokampagne entwickelt. Außerdem wurden für einen Ernstfall mit vielen Infizierten Vorkehrungen getroffen und Pläne erarbeitet. Um die Gesundheit der Reisenden zu



ZUM SCHUTZ der Reisenden hatte das verpflichtende

schützen, hatte die Umsetzung des verpflichtenden Tragens eines Mund-Nasen-Schutzes oberste Priorität. In den Zügen und Bussen sowie in den Bahnhöfen wurde in die Reinigung intensiviert und weitere Maßnahmen zur Vermeidung einer Ansteckung eingeführt.

Auch wenn die Gefahr noch nicht gebannt ist. Mit dem bisherigen Ergebnis ist Kammerhofer zufrieden: „Wir hatten eine sehr niedrige Infektions- und Erkrankungsrate im Unternehmen. Und nach außen konnten wir sowohl für Bus, Bahn und Güter eine gute Visitenkarte abgeben: ‚Auf die ÖBB kannst Du Dich verlassen!‘“ Einer, der dafür mitverantwortlich war, ist Dietmar Stauber, in der ÖBB-Holding Konzernkoordinator Arbeitssicherheit. Seine oberste Agenda war die Erstellung einer ÖBB-weit einheitlichen Maßnahmenliste zum Schutz der Kolleginnen und Kollegen. Im Team mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen Bereichen wurde dazu ein „Grundgerüst“ an Regeln entwickelt, die Umsetzung aber



Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes oberste Priorität – ÖBB CEO Andreas Matthä zeigt vor wie es geht

den lokalen Einheiten überlassen. Stauber: „In den Büros hatten wir eine ganz andere Situation als in den Werkstätten oder in den Zügen und Bussen, die vielleicht in Risikogebieten unterwegs waren. Das Grundgerüst hat sich jedoch an den allgemeinen Schutzmaßnahmen orientiert. Und das waren auch bei den ÖBB insbesondere: Abstand halten, regelmäßiges Waschen und Desinfizieren der Hände und wo es möglich war, auf Telearbeit umzusteigen“, so Stauber. „Außerdem sollten möglichst die gleichen Gruppen von Leuten zusammenarbeiten – in den Büros, aber auch im Schichtbetrieb.“ Bei allen Schwierigkeiten bleibt für Stauber von COVID-19 auch ein spürbares Zusammenrücken in den ÖBB. Und für die Zukunft nimmt er mit, dass man, als systemrelevantes Unternehmen, auf so eine Situation vorbereitet sein muss.

Schwierige Kurzarbeit, künftige Telearbeit

Auch Heinz Rosenauer, Leiter des strategischen HR-Managements in

der ÖBB-Holding AG und Konzernpersonalchef, war Mitglied des Krisenstabs. Für ihn bildete die Abwicklung der Kurzarbeit ein zentrales Thema in den HR-Abteilungen: „Da es so etwas in dieser Form noch nie gab, war das eine Riesenherausforderung für alle Beteiligten. Infolge der Krise waren rund 6.000 ÖBB Bedienstete in Kurzarbeit, Kündigungen aufgrund der Coronakrise gab es aber keine“, so Rosenauer. Was für ihn sehr gut funktioniert hat, ist die Arbeit im Homeoffice. Meetings per Skype und Teams soll es auch in Zukunft geben, wobei Rosenauer sich für eine „sinnvolle Kombination“ ausspricht: Auch für die Telearbeit soll es eine neue Regelung geben.

Klimawandel bitte nicht vergessen

Durch die Coronapandemie etwas verdrängt, aber nicht weg, ist die Klimakrise. Herbert Minarik, Klima-

schutzexperte im Nachhaltigkeitsteam der ÖBB-Holding AG, über die Folgen von COVID-19 für das Klima: „Viele Firmen haben auf Homeoffice umgestellt oder ihre Leistungen verringert und das hat den Mobilitätsbedarf reduziert. Auch beim Güterverkehr gab es bedingt durch den Lockdown erhebliche Rückgänge, teils durch Reduzierung oder Einstellung von Produktions- und Lieferprozessen.“ Wenn notwendig, dann waren Menschen bevorzugt individuell unterwegs. Entscheidend sei daher, das Vertrauen in den öffent-

lichen Verkehr rasch wieder zu stärken. Minarik: „Der öffentliche Verkehr ist sicher und ist auch aus Klimaschutzgründen rasch wieder zu forcieren, denn neben Corona sind wir leider längst auch in

»Nach außen konnten wir für Bus, Bahn und Güter eine gute Visitenkarte abgeben: ›Auf die ÖBB kannst Du Dich verlassen!«

**STEFAN KAMMERHOFER
KONZERNKOORDINATOR
COVID-19**

der Klimakrise angekommen. Und die werden wir nicht so schnell in den Griff bekommen wie COVID-19.“ Die Zukunft liegt für ihn in einer klimafreundlichen Multimodalität: „Mit der Bahn reisen und für die Wege dorthin klimafreundliche Mobilitätsformen nutzen: zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren.“ Eine neue Strategie wünscht er sich aber auch von der Bundesregierung: „Wir haben nun die Chance, nach Corona nicht weiterzumachen wie bisher, sondern die Wirtschaft gemäß nachhaltigen Grundsätzen wieder hochzufahren.“ <

»Österreichs Verkehr auf Klimakurs bringen«

GASTKOMMENTAR. Um Mobilität und Gütertransport auf Klimakurs zu bringen, braucht es eine 3-Säulen Strategie: Verkehr verbessern – verlagern – vermeiden, so Ulla Rasmussen vom Verkehrsclub Österreich (VCO).

Der Verkehr ist Österreichs größtes Klimaschutzproblem. Im Vorjahr war der Verkehrssektor für 24,2 Millionen Tonnen Treibhausgase verantwortlich. Gegenüber dem Jahr 1990 ist das eine massive Zunahme um 10,4 Millionen Tonnen. Im gleichen Zeitraum haben die anderen Sektoren – Energie, Industrie, Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft – ihre klimaschädlichen Emissionen um 9,1 Millionen Tonnen reduziert. Die Verkehrszunahme hat damit alle Einsparungen der anderen Sektoren wieder zunichtegemacht. Wie sehr sich der Verkehr in den vergangenen drei Jahrzehnten zum Klimasünder entwickelt hat, zeigt auch der Vergleich mit dem Gebäudesektor. 1990 verursachten die beiden Sektoren noch ähnlich viel CO₂, heute ist der Verkehr für dreimal (!) so hohe Emissionen verantwortlich wie der Gebäudesektor. Bei den Gebäuden ist es durch energiesparende Bauweise sowie die Umstellung der Heizsysteme und Wärmedämmung gelungen, die Emissionen seither um fast 40 Prozent zu reduzieren, im Verkehr sind sie hingegen um 75 Prozent gestiegen.

Beim Klimaschutz im Verkehr zu bremsen, kommt sehr teuer

Dass die Verkehrszunahme die zum Teil teuren Klimaschutzinvestitionen der anderen Sektoren teilweise wieder neutralisiert, ist ökologisch und ökonomisch gesehen fatal und ärgerlich. In der Vergangenheit wurden wirksame Maßnahmen verhindert und blockiert. Das

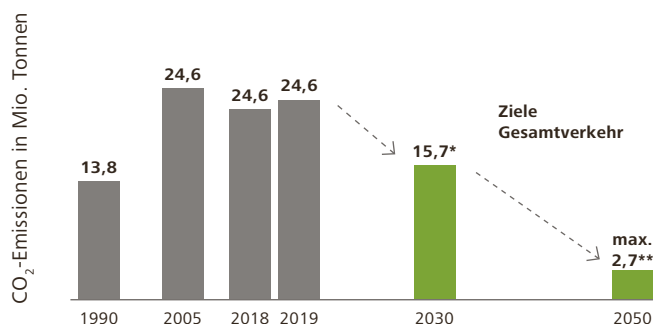
kommt uns jetzt mehrfach teuer zu stehen. Nun sind deutlich höhere Klimaschutzinvestitionen notwendig und die durch die Treibhausgase verursachten Klimaschäden nehmen zu. Laut dem Grazer Wegener-Institut verursacht mangelnder Klimaschutz in Österreich bereits jetzt Kosten in Höhe von 15 Milliarden Euro pro Jahr. Ein Weitermachen wie bisher widerspricht jedweder ökonomischen Vernunft und wäre verantwortungslos gegenüber den kommenden Generationen. Noch ist leider nicht allen klar, dass wir die letzte Generation sind, welche die Erderhitzung bremsen kann. Je länger wir mit wirksamen Klimaschutzmaßnahmen warten, umso größer der Schaden.

Ortskerne stärken, Zersiedelung stoppen

Der stark gestiegene Verkehrsaufwand in den vergangenen Jahrzehnten ist einer der Hauptverursacher für die schlechte Klimabilanz. So hat die Zersiedelung dazu geführt, dass die täglichen Wege, beispielsweise zur Arbeit und für Einkäufe, deutlich länger geworden sind. In zersiedelten Regionen wird zudem viel mehr mit dem Auto gefahren, auch weil ein öffentliches Verkehrsangebot in diesen Gebieten kaum finanzierbar ist. Wenn man bedenkt, dass acht von zehn Alltagswegen zu Hause beginnen oder enden, dann wird deutlich,

Reduktionsbedarf bei CO₂-Emissionen

Großer Reduktionsbedarf bei Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Österreich. Quelle: UBA 2019/VCO 2020



* Nationales Klimaziel für den Verkehrssektor von Österreichs Bundesregierung im Jahr 2018 beschlossen.

** EU-Ziel bis 2050: Reduktion der CO₂-Emissionen um 80 bis 95 % auf Basis des Jahres 1990. Um die UN-Klimaziele von Paris zu erreichen, muss der Verkehr im Jahr 2050 nahezu klimaneutral sein.



ULLA RASMUSSEN. „Mangelnder Klimaschutz verursacht in Österreich bereits jetzt Kosten in der Höhe von 15 Milliarden Euro pro Jahr“

welche negativen Folgen eine verfehlte Siedlungsentwicklung auf die Mobilität hat. Das Energiesparhaus ist zum Verkehrsparhaus weiterzuentwickeln. Verkehrsvermeidung durch die Stärkung der Ortskerne und der Nahversorgung ist ein unverzichtbarer Schritt, um die Mobilität auf Klimakurs zu bringen – mit einem Zusatznutzen: Gemeinden werden wiederbelebt. Wie das geht, zeigt unter anderem die Vorarlberger Gemeinde Göfis, die den „VCÖ-Mobilitätspreis Österreich 2020“ gewonnen hat.

Auch beim Güterverkehr ist durch Vermeiden viel zu gewinnen. Das beginnt bei Lebendtiertransporten quer durch Europa. Eine Beschränkung auf maximal acht Stunden vermeidet nicht nur viele Lkw-Fahrten, sondern auch viel Tierleid. Langlebige Produkte aus der Region statt billiger Wegwerfware aus anderen Kontinenten reduzieren den Verkehr und stärken die regionale Wirtschaft.

Klimaverträgliche Mobilitätswende mit öffentlichem Verkehr

Einen großen Schritt kommen wir dem Klimaziel näher, wenn Autofahrten auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Die Daten des Umweltbundesamtes sind eindeutig: Wer 1.000 Kilometer mit einem Diesel- oder Benzin-Pkw fährt, verursacht im Schnitt 217 Kilogramm CO₂. Wer 1.000 Kilometer stattdessen mit einem ÖBB-Postbus-Linienbus fährt, verursacht nur rund 95 Kilogramm CO₂. 1.000 Kilometer mit der Bahn statt mit dem Auto verringert diese Last sogar auf acht Kilogramm – eine, die wir tragen können. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat einer klimaverträglichen Mobilitätswende.

Beeindruckend auch die Daten für den Güterverkehr in

Österreich: 1.000 Tonnenkilometer mit dem Lkw verursachen im Schnitt 90 Kilogramm CO₂, mit der Bahn nur 3,5 Kilogramm, also um 96 Prozent weniger. Beim Güterverkehr ist der Handlungsbedarf besonders groß. Die CO₂-Emissionen des Lkw-Verkehrs haben sich in Österreich seit 1990 mehr als verdoppelt und sind noch stärker gestiegen als jene des Autoverkehrs. In den zahlreichen Anschlussbahnen schlummert ein großes Verlagerungspotenzial, das gehoben werden kann, wenn die Kosten im Transport endlich verursachergerecht verrechnet werden.

Die Zukunft der Mobilität ist multimodal

Schon heute sind viele Menschen vielfältig mobil. Die Mobilitätszukunft wird noch vielfältiger sein. Bahnhöfe werden zu multimodalen Drehscheiben, wo Car- und

Bikesharing selbstverständlich angeboten wird. Nachfragebasierte Mikro-ÖV-Angebote ergänzen in den Regionen den öffentlichen Linienverkehr. Nutzen statt besitzen ist das Mobilitätsmotto der Zukunft. Großes Potenzial liegt auch in der Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Das Fahrrad ist ein idealer Zubringer zur Bahn. Eine Studie der Arbeiterkammer zeigt, dass zwei Drittel der Beschäftigten, die aus der Ostregion mit dem Auto nach Wien pendeln, einen Bahnhof mit häufigen Verbindungen in der Nähe haben. Davon wiederum wohnen zwei Drittel weniger als drei

»Noch ist leider nicht allen klar, dass wir die letzte Generation sind, welche die Erderhitzung bremsen kann. Je länger wir mit wirksamen Klimaschutzmaßnahmen warten, umso größer der Schaden.«

**ULLA RASMUSSEN, VCÖ,
THEMENVERANTWORTLICH
ENERGIE, KLIMA,
RESSOURCEN, GESUNDHEIT**

Kilometer vom Bahnhof entfernt. Die Bahn kann viele Fahrgäste gewinnen, wenn Bahnhöfe optimal mit dem Fahrrad erreichbar sind und es ausreichend und sichere Abstellplätze für Fahrräder gibt.

Klimaverträgliche Mobilität braucht sowohl Verhaltensänderungen als auch technologische Innovationen. Und vor allem braucht es Handeln, und zwar jetzt.

Ulla Rasmussen
VCÖ – Mobilität mit Zukunft

Risiko- und Auswirkungsanalyse

NACHHALTIG ABSICHERN. Die Unternehmenstätigkeit uneingeschränkt abzusichern, ist oberstes Ziel. GRI 102-11

Als wichtiges Instrument der Unternehmensführung begleitet das Chancen- und Risikomanagement alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen. Chancen und Risiken rechtzeitig zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, ist klares Ziel, um bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale abzusichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten unterzogen.

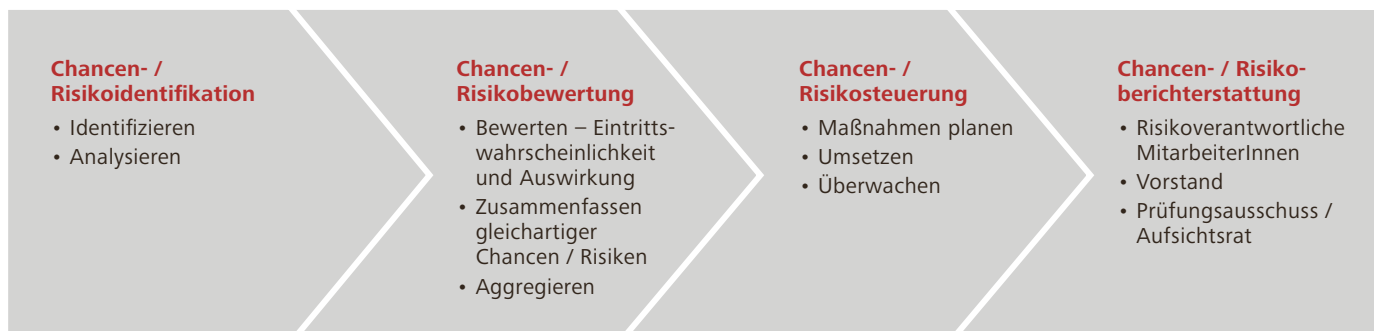
Prozess Chancen- und Risikomanagement

Chancen und Risiken sind im ÖBB-Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios erfolgt daher 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 bildet die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts verbunden ist. Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Nach Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken und -chancen in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage können dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt werden.

Impact Assessment der Geschäftstätigkeit

Die ÖBB sind Österreichs größter Mobilitäts- und Logistikdienstleister. Sie bauen und betreiben Infrastruktur im Auftrag der Republik, gehören zu den größten Auftraggebern für die heimische Wirtschaft, sind bedeutender Arbeitgeber und einer der größten Lehrlingsausbilder des Landes. Daher hat ihre Geschäftstätigkeit Auswirkungen sowohl auf finanzielle als auch auf nicht finanzielle Belange ihrer Umgebung. In der nachfolgenden Tabelle werden die wesentlichen Risiken der Auswirkung der Geschäftstätigkeit sowie die gesetzten Maßnahmen dargestellt. Ergänzt wird diese Sichtweise in den darauffolgenden Seiten mit jenen Risiken und Maßnahmen, die für den wirtschaftlichen Unternehmenserfolg relevant sind.



PROZESS CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT. Begleitet die relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der Konzernunternehmen

Darstellung der wesentlichen **Risiken der Geschäftstätigkeit** (Bereich Nachhaltigkeit) und gesetzte **Maßnahmen**, um Auswirkungen auf ökonomische, ökologische und soziale Belange zu minimieren

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie oder Soziales	Risiko	Maßnahme	Baustein der ÖBB-Nachhaltigkeitsstrategie	Seite
Ökonomie Ökologie Soziales	Ausstoß von CO ₂ -Emissionen	Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO ₂ -Fußabdrucks mit den sechs Stößrichtungen Elektrifizierung, Alternative Antriebe Schiene/Straße, Erneuerbare Energie, Energieeffizienz, Verkehrsverlagerung	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Innovation und Technologie • Wirtschaftsmotor 	14, 40, 70
Ökonomie Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von CO ₂ -Emissionen durch, vermehrte Kühlung bzw. Heizung von Gebäuden und Schienenfahrzeugen aufgrund von externen Kälte- und Hitzeperioden	<ul style="list-style-type: none"> • Thermische Sanierung von Gebäuden • Effizienter Einsatz von Klimaanlage, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Anpassung an den Klimawandel 	14, 20
Soziales	Gesundheitsgefährdung durch Lärm und Emissionsbeeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> • Forcierung von ortsfesten Schallschutzwänden und -dämmen • Anreiz für den Umstieg der KundInnen auf lärmarme Güterwagen auf dem ÖBB Schienennetz mit dem Lärmbonus auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) • Kontinuierliche fahrzeugseitige Umrüstung aller im Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen 	24
Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von klassischen Luftschadstoffen (NO ₂ , NO ...) im Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • laufende Erneuerung der Busflotte und damit ein Umstieg auf emissionsärmere Busse • Alternative Antriebe bei Bussen, Test von Wasserstoffbussen 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen 	24
Ökologie Soziales	Lichtverschmutzung und dernen negative Auswirkung auf Menschen, Tiere und Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Beleuchtungsalternativen • Optimaler Einsatz von Beleuchtung, durch sinnvolle Planung / Umsetzung 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen 	24
Soziales	Zu starke elektromagnetische Felder	<ul style="list-style-type: none"> • Auflegen von Rückleitern bei der Errichtung von Oberleitungsanlagen • Einhaltung der notwendigen Abstände z. B. bei Bahnstromübertragungsleitungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen 	24
Ökonomie Ökologie Soziales	Verschwenderischer Umgang mit Ressourcen wie Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden	<p>Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung beispielsweise von Sitzen, Toiletten, Standheizungen ... • Ressourcenschonender Ansatz bei neuem Güterwagen TransANT • Mehrfachverwendung von Waschwasser • Forcierung von Kreislaufwirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Ressourcen 	28
Ökonomie Ökologie Soziales	Verringerung der Biodiversität und Artenvielfalt durch Bautätigkeiten und Betrieb von Bahnanalgen	<ul style="list-style-type: none"> • Sinnvolle Planung von gezielten Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, zu vermindern bzw. auszugleichen • Biologisches Monitoring von interessanten Flächen • Anbringen von Vogelschutzkappen und Schutzvorrichtungen vor dem Isolator 	<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversität und Artenvielfalt 	34
Ökonomie Ökologie Soziales	Verringerung der Artenvielfalt und Biodiversität durch Glyphosat	<ul style="list-style-type: none"> • Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte durch optische Grünerkennung • Mehrere Forschungsprojekte für den Ersatz von Glyphosat durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen 	<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversität und Artenvielfalt 	34
Ökonomie Ökologie	Energieressourcen ineffizient nutzen	Hebel fünf der ÖBB Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz)	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Emissionen 	14, 24
Ökonomie Ökologie	Energie aus erneuerbaren Quellen ineffizient nutzen	Hebel fünf der ÖBB Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz)	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Emissionen 	14, 24
Ökonomie Ökologie	Hoher Energieverbrauch, z. B. Bahnfahren, Bautätigkeiten	Hebel fünf der ÖBB-Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz)	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz 	14

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie oder Soziales	Risiko	Maßnahme	Baustein der ÖBB-Nachhaltigkeitsstrategie	Seite
Ökonomie Ökologie Soziales	Verfehlung hinsichtlich der Umweltbelange in der Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> • Forcierung nachhaltig produzierender Lieferanten • Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen • Lieferantenbeurteilung durch Lieferanten-Management-System • Unterstützung der Initiative Railsponsible und Einsatz der Nachhaltigkeitsplattform Ecovadis (Seite 36) • Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Beschaffung 	38
Ökonomie Ökologie Soziales	Veraltete Technologien verursachen Ressourcenineffizienz und Umweltschäden	<ul style="list-style-type: none"> • Automatisierung Schienenverkehr • Digitale Automatische Kupplung • Konventioneller Ausbau der Schieneninfrastruktur • Modernisierung der Flotte • Condition-based Maintenance and Predictive Maintenance • Alternative Antriebe • Regionalbahn neu • Zugvorbereitung und Verschiebung der Zukunft 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Innovation und Technologie 	14, 40
Ökonomie Soziales	Verletzung der Menschenrechte	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz und Forderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl vom Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch von Partnern und Lieferanten 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Beschaffung • Vielfalt und Chancengleichheit 	38, 56
Ökonomie Soziales	Behinderung von Innovation und Fortschritt	<ul style="list-style-type: none"> • Einführen geeigneter Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials zum Beispiel durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Community creates Mobility, Open Innovation-Plattform • Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kundeninformation, Services am Bahnhof) • Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation und Technologie • Generationenwandel 	40, 68
Ökonomie Ökologie Soziales	Verschwendung öffentlicher Mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmern durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen; Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Green Finance • Nachhaltige Beschaffung • Wirtschaftsmotor 	44, 38, 70
Ökonomie Soziales	Fehlendes leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof, bei Zügen und Bussen • Stakeholderdialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts • Ermäßigungen und Angebote bei Bahn und Bus • Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> • Leistbare und zukunftsfähige Mobilität • Vielfalt und Chancengleichheit 	46, 56
Ökonomie Soziales	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhtes Unfallrisiko (betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) • Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Programms Sicherheit auf Schiene • Unterstützung der Triebfahrzeugführerinnen und -führer beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal durch eine Warn-App • Umsetzung technischer Verbesserungen, z. B. weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten • Weiterentwicklung der Sicherheitskultur und Einführung eines neuen Unternehmenswertes Sicherheit leben 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesundheit / Safety / Security • Innovation und Technologie 	50, 40
Soziales	Erhöhtes Sicherheitsrisiko im öffentlichen Bereich	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Bodycams • Gezielter Einsatz von Securitypersonal und Doppelbesetzungen bei Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern • Schulungen zur Selbst- und Fremdwahrnehmung 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesundheit / Safety / Security • Aus- und Weiterbildung 	50, 72
Ökonomie Soziales	<ul style="list-style-type: none"> • Schädliche Auswirkung auf Gesundheit • Frühpensionierung aufgrund physischer / psychischer Überlastung 	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Gesundheitsförderung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter • Schaffen von Rahmenbedingungen zur Förderung der Arbeitsfähigkeit, beispielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit • Betriebliche Wiedereingliederung • Entspechene Beratung 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation und Technologie • Gesundheit / Safety / Security • Generationenwandel 	40, 50, 68

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie oder Soziales	Risiko	Maßnahme	Baustein der ÖBB-Nachhaltigkeitsstrategie	Seite
Ökonomie Soziales	Interkulturelle Herausforderung in der Geschäftstätigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion • Sicherstellung der Gleichbehandlung • Erhöhung der interkulturellen Kompetenz durch ÖBB Sprachlernbörse, interkulturelle Themenevents ... • Disability-Management • Kommunikationsmaßnahmen und Weiterbildungsangebote 	- Vielfalt und Chancengleichheit	56
Ökonomie Soziales	Unfairer Wettbewerb und Korruption in Geschäftstätigkeit und Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> • Umfassendes Compliance-Management-System eingerichtet • Compliance-Officer zur Prävention und Früherkennung • Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien 	• Compliance	60
Soziales	Verfehlung hinsichtlich sozialer Verantwortung als Unternehmen im öffentlichen Interesse	<ul style="list-style-type: none"> • Gesellschaftliches Engagement durch die Unterstützung der Spendenaktion Licht ins Dunkel, ÖBB Zugschule, Förderung von Schülerinnen und Schülern mit Migrationshintergrund ... 	• Soziale Verantwortung	62
Ökonomie Soziales	Hohe Arbeitslosigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Größter Arbeitgeber des Landes und bedeutender Lehrlingsausbilder • Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion • Regelmäßige MitarbeiterInnenbefragung • Attraktiver Arbeitgeber durch eine Vielzahl an sozialen Leistungen (z. B. jährliche Gesundheitsvorsorge ...) sowie fachliche und persönliche Weiterentwicklungsangebote • Familienfreundlicher Arbeitgeber, beispielsweise durch Flying Nannys, betriebsnahe Kindergärten und Kinderbetreuungsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber • Generationenwandel • Wirtschaftsmotor • Aus- und Weiterbildung 	64, 68, 70, 72
Soziales	Belastendes Arbeitsumfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Kulturentwicklung und Unternehmenswerte der ÖBB • Führungskräfteentwicklung 	• Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	64
Ökologie Soziales	Gefährdung des Wirtschaftsstandortes	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation und Technologie • Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber • Generationenwandel • Wirtschaftsmotor 	40, 64, 68, 70

Darstellung der wesentlichen Risiken für den wirtschaftlichen Unternehmenserfolg (Bereich Nachhaltigkeit) und gesetzte / geplante Maßnahmen zur Risiko-Abwehr

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Klimaschutz (Seite 14)			
Verringerung des CO ₂ -Vorteils des Systems Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der ÖBB CO₂-Bilanz durch folgende Stoßrichtungen der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030: • Weitere Elektrifizierungen von Bahnstrecken (Regionalbahnen), Forcierung von alternativen Antrieben – auf Schiene und Straße, Erhöhung der Eigenproduktion von erneuerbaren Energien und Optimierung der Energieeffizienz • Erstes Ziel: CO₂-neutraler ÖBB Mobilitätssektor 2030 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Energiemix • Energieeffizienz 	ÖBB-Konzern
Wachstumschance durch Klimaschutz wird nicht genutzt	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Verkehrsverlagerungen vom Straßen- u. Flugverkehr auf die Schiene sind der größte Hebel, um CO₂-Emissionen im österreichischen Verkehrssektor einzusparen. Dazu nötig sind: Attraktivierung des Systems Bahn und Ausbau der Kapazität – sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch den Einsatz neuer Technologien 	<ul style="list-style-type: none"> • Vernetztes Mobilitätsangebot • Qualität • Nachhaltigkeit von Gebäuden und Infrastruktur 	ÖBB-Konzern
Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schienen-, Straßen- und Flugverkehr nicht erzielt (insbesondere in Zusammenhang mit höheren Kosten für klimaneutrale Mobilitätslösungen)	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Bewusstseinsbildung und Interessensvertretung (national / international) 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz 	ÖBB-Konzern
Glaubwürdigkeit und Vertrauen in die Klimaschutzwirkung der ÖBB	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie) • Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen (auch Forderungen definiert)) 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz 	ÖBB-Konzern
Preissteigerungen bei erneuerbaren Energien (verstärkte Nachfrage)	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Drittel des ÖBB Bahnstroms stammt jetzt schon aus Eigenproduktion (ÖBB Wasserkraftwerke). Ziel ist ein Ausbau der Eigenproduktion auf 40 %, um unabhängiger vom Markt agieren zu können 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Energiemix • Energieeffizienz 	ÖBB-Infrastruktur AG
Kostentreiber infolge mangelnder Steigerung der Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> • ÖBB-eigene Produktivität steigern (Qualität, Attraktivität) – z. B. durch Effizienzsteigerungsprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Energieeffizienz 	ÖBB-Konzern
Anpassung an den Klimawandel (Seite 20)			
Schäden und Ausfälle durch Naturgewalten und Extremwetterereignisse	<ul style="list-style-type: none"> • Forschungsprojekt „KLIWA“, um wesentliche Grundlagen für die Anpassungs- und Verminderungsmaßnahmen sowohl im organisatorischen als auch im technischen wie im normativen Bereich festzulegen • infra:wetter: Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc., in verschiedenen Intensitätsstufen per Mail oder SMS, die auf Basis von Userinstellungen eine bestmögliche Vorbereitung und Planung auf die vorhergesagten Wetterszenarien ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualität • Baumaterialien und Betriebsstoffe • Nachhaltigkeit von Gebäuden und Infrastruktur 	ÖBB-Infrastruktur AG
	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Konzeption von wasserdurchlässigen Flächenversiegelungen auf Vorplätzen und P & R-Anlagen soll erreicht werden, dass sich diese weniger aufheizen. Somit wird weniger Hitze an die Umwelt abgeben und bei den sich häufenden Starkregenereignissen kann das Regenwasser schneller aufgenommen bzw. abgegeben werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Baumaterialien und Betriebsstoffe • Nachhaltigkeit von Gebäuden und Infrastruktur 	ÖBB-Immobilien GmbH
Kostentreiber aufgrund der höheren Standards für Klimatisierung von Gebäuden und Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> • Effizienter Einsatz von Klimaanlage, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltigkeit von Gebäuden und Infrastruktur 	ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Immobilien GmbH

Art des Risikos	Gesetze Maßnahme	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Emissionen inkl. Lärm (Seite 24)			
Einschränkung des Bahnbetriebs (Kapazität und Geschwindigkeit)	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Lärmschutzmaßnahmen setzen bzw. Lärmschutzprogramme weiterführen. Der Fokus liegt klar auf infrastruktur- und fahrzeugseitigen Maßnahmen. Gezielte Forschung und Entwicklung betreiben, um auch neue technologische Ansätze zu prüfen. Zusätzlich Forcierung des Stakeholdermanagements 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen • Lärmreduktion 	ÖBB-Konzern
Nachhaltige Beschaffung (Seite 38)			
Keine oder zu geringe Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung der ÖBB (Gefährdung der ÖBB Nachhaltigkeitsziele aus der Lieferkette)	<ul style="list-style-type: none"> • Forcierung nachhaltig produzierender Lieferanten. Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen. Überdies sind die ÖBB Mitglied in der branchenspezifischen Beschaffungsplattform „Railsponsible“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Beschaffung 	ÖBB-Konzern
Glaubwürdigkeit der Nachhaltigkeitsleistung von Auftragnehmern	<ul style="list-style-type: none"> • Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmern durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen. Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Beschaffung 	ÖBB-Konzern
Preissteigerungen durch Beschaffung nachhaltig produzierter Waren und Produkte	<ul style="list-style-type: none"> • Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Beschaffung 	ÖBB-Konzern
Innovation und Technologie (Seite 40)			
Kapazitätsengpässe infolge Verlagerung	<ul style="list-style-type: none"> • Automatisierung Schienenverkehr • Digitale Automatische Kupplung • Konventioneller Ausbau der Schieneninfrastruktur • Modernisierung der Flotte 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation, Digitalisierung und Automatisierung 	ÖBB-Konzern
Nichtnutzung vorhandener technologischer Möglichkeiten (Effekte auf Produktivität, Sicherheit und Qualität)	<ul style="list-style-type: none"> • Condition-based Maintenance und Predictive Maintenance • Alternative Antriebe • Regionalbahn neu • Zugvorbereitung und Verschiebung der Zukunft 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation, Digitalisierung und Automatisierung 	ÖBB-Konzern
Verlust der Technologieführerschaft im Bereich Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung an nationalen sowie internationalen Forschungsprojekten 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation, Digitalisierung und Automatisierung 	ÖBB-Konzern
Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber (Seite 64)			
ÖBB finden zu wenig ausreichend qualifizierte Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> • Joboffensive: Präsenz auf diversen zielgruppenspezifischen Recruitingveranstaltungen • Employer-Branding 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsbedingungen und Mitarbeiterzufriedenheit • Attraktiver Arbeitgeber 	ÖBB-Konzern
Mitarbeiterfluktuation (geringe Loyalität und Motivation)	<ul style="list-style-type: none"> • Umfangreiches internes und externes Weiterbildungsangebot • große Bandbreite an Karrierechancen im Unternehmen durch die Möglichkeit des Wechsels innerhalb des Konzerns • Fairness und flexible Arbeitszeitmodelle • Maßnahmen zur Vereinbarung von Beruf und Familie: flexible Arbeitszeiten, Telearbeit, ÖBB Kinderbetreuung • Mentoring-Programme für unterschiedliche Zielgruppen • Frauenförderungsprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsbedingungen und Mitarbeiterzufriedenheit • Attraktiver Arbeitgeber 	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetze Maßnahme	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Generationenwandel (Seite 68)			
Know-how-Verlust	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenspiel von Alt und Jung effektiver nutzen, um im Sinne des Unternehmenserfolgs langjähriges Wissen mit neuen Ideen zu verknüpfen und den Konzern weiterzuentwickeln • Wissenstransfer-Tandems: ausscheidende/r Mitarbeiter/-in mit Spezialwissen und Nachfolger/-in arbeiten 3–12 Monate parallel • Wissens-Coaches: internes Ausbildungsprogramm von Wissenstransfer-Coaches • Moderation Wissensmanagement-Selfcheck: internes Ausbildungsprogramm zum Wissensmanagement-Selfcheck 	• Generationenwandel	ÖBB-Konzern
Spezifisches Expertenwissen wird nicht optimal genutzt oder geht verloren	<ul style="list-style-type: none"> • Altersgerechte Teilzeitmodelle: übergangsweise Bindung von Expertenwissen durch Ausgleiten aus dem Erwerbsleben 	• Generationenwandel	ÖBB-Konzern
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung (Seite 70)			
Weniger zur Verfügung stehendes Investitionsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Bewusstseinsbildung bzw. Interessensvertretung • Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zum Wirtschaftswachstum • Beschäftigungswirkung intern • Zukunftsfähige Finanzierung 	ÖBB-Konzern
Schlechtere Konditionen für ÖBB bei künftigen Finanzierungen durch suboptimale Nachhaltigkeitsbewertungen	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzmarkt richtet Finanzierungen auf Nachhaltigkeitskriterien aus. ÖBB forcieren ihre Nachhaltigkeitsperformance gezielt und planen proaktive ESG-Ratings. Siehe auch Baustein „Green Finance“. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zum Wirtschaftswachstum • Beschäftigungswirkung intern • Zukunftsfähige Finanzierung 	ÖBB-Konzern
Investitionen bringen nicht den erwarteten Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> • CAPEX, Handbuch Wirtschaftlichkeitsberechnungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zum Wirtschaftswachstum • Beschäftigungswirkung intern • Zukunftsfähige Finanzierung 	ÖBB-Konzern

Global Reporting-Initiative-Index

INHALTE. Im folgenden GRI-Index sind die vom ÖBB-Konzern berichteten Standardangaben, Anmerkungen, Nachhaltigkeitsbausteine, Themen der Wesentlichkeitsmatrix sowie die damit verbundenen Sustainable Development-Goals (SDG) gemäß der vom ÖBB-Konzern gewählten Option: „In Übereinstimmung: Kern“ aufgelistet. Die Referenz auf den entsprechenden Abschnitt des Konzernlageberichtes erleichtert den LeserInnen das Auffinden der Information.

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
102	Allgemeine Standardangaben					
	Organisationsprofil					
102-1	Name der Organisation					Seite 4
102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen					Seite 4
102-3	Hauptsitz der Organisation					Seite 4
102-4	Betriebsstätten					Seite 4, GB 2019 Seite 56
102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform					Seite 7
102-6	Belieferte Märkte					Seite 4-8
102-7	Größe der Organisation					Innenseite des Umschlags
102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	14 verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit attraktiver Arbeitgeber 	8		Seite 64, 67, GB 2019 Seite 141
102-9	Lieferkette	6 Nachhaltige Beschaffung	<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Beschaffung 	12		Seite 38, 39
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	6 Nachhaltige Beschaffung	<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Beschaffung 	12		Seite 38, 39
102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zum Wirtschaftswachstum Beschäftigungswirkung intern Zukunftsfähige Finanzierung 	8		Seite 70, 71 Risikoanalyse (S. 86) GB 2019 Seite 98, GB 2019 ab Seite 44, Corporate Governance Bericht
102-12	Externe Initiativen	13 Soziale Verantwortung & Kooperationen	<ul style="list-style-type: none"> Gesellschaftliches Engagement Kundenkommunikation 	17	z. B.: EMAS, Green Building, ISO-Zertifizierungen und Railsponsible ...	Seite 11, 62, 63
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	13 Soziale Verantwortung & Kooperationen	<ul style="list-style-type: none"> Gesellschaftliches Engagement Kundenkommunikation 	17		Seite 62, 63

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
Strategie						
102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	14 verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit attraktiver Arbeitgeber 	8	Vorwort	Seite 2,3
Ethik und Integrität						
102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	<ul style="list-style-type: none"> Unternehmensethik & Compliance Datenschutz & Datensicherheit Sicherheit & IT-Sicherheit 	8		Seite 60, 61, 67
Unternehmensführung						
102-18	Führungsstruktur					Seite 9, GB 2019 ab Seite 47
102-19	Delegation von Befugnissen					Seite 9, GB 2019 ab Seite 47
102-20	Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen					Seite 9, GB 2019 ab Seite 47
Einbindung von Stakeholdern						
102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	13 Soziale Verantwortung & Kooperationen	<ul style="list-style-type: none"> Gesellschaftliches Engagement Kundenkommunikation 	17		Seite 9
102-41	Tarifverträge	14 verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit attraktiver Arbeitgeber 	8		Seite 66
102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder					Seite 9
102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	13 Soziale Verantwortung & Kooperationen	<ul style="list-style-type: none"> Gesellschaftliches Engagement Kundenkommunikation 	17		Seite 9
102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	13 Soziale Verantwortung & Kooperationen	<ul style="list-style-type: none"> Gesellschaftliches Engagement Kundenkommunikation 	17		Seite 9, 10
Vorgehensweise bei der Berichterstattung						
102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten					GB 2019 Seite 194
102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen				17 Bausteine der NH-Strategie und Wesentlichkeitsanalyse inkl. Einleitung	Seite 9–11
102-47	Liste der wesentlichen Themen				Gesamtüberblick (Wesentlichkeitsmatrix)	Seite 9–11
102-48	Neudarstellung von Informationen				Da dieser NH-Bericht des ÖBB-Konzerns der erste geprüfte NH-Bericht ist, wurden einige Berichtsinhalte umgestaltet oder neu geschaffen.	GRI Index

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
102-49	Änderungen bei der Berichterstattung				Da dieser NH-Bericht des ÖBB-Konzerns der erste geprüfte NH-Bericht ist, wurden einige Berichtsinhalte umgestaltet oder neu geschaffen.	GRI Index
102-50	Berichtszeitraum					Seite 4
102-51	Datum des letzten Berichts				Nicht geprüfter Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht im Dezember 2018	GRI Index
102-52	Berichtszyklus				alle 2 Jahre	
102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht					Im Impressum
102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards					Seite 4
102-55	GRI-Inhaltsindex					GRI-Index (S. 93)
102-56	Externe Prüfung					Prüfbericht (S. 102)
103	Managementansatz					
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen					Seite 8, 9 und am Beginn jedes Kapitels
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile					Seite 8, 9, 11 und am Beginn jedes Kapitels
103-3	Beurteilung des Managementansatzes					Seite 8, 9 und am Beginn jedes Kapitels
201	Wirtschaftliche Leistung					
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zum Wirtschaftswachstum • Beschäftigungswirkung intern • Zukunftsfähige Finanzierung 	8		Zahlen, Daten, Fakten im Umschlag Seite 70, 71 GB 2019 ab Seite 138
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	2 Anpassungen an den Klimawandel	<ul style="list-style-type: none"> • Qualität • Baumaterialien und Betriebsstoffe • Nachhaltigkeit von Gebäuden und Infrastruktur 		Die durch den Klimawandel bedingten Kosten werden aktuell nicht erhoben.	Seite 20–23
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die Öffentliche Hand					GB 2019 ab Seite 188, Erläuterung 32
202	Marktpräsenz					
202-1	Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehalts zum lokalen gesetzlichen Mindestlohn	14 verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit • attraktiver Arbeitgeber 	8		Seite 67

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
203	Indirekte ökonomische Auswirkungen					
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung 1 Klimaschutz – Leistungsfähige und effiziente Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzes Mobilitätsangebot • Nachhaltigkeit von Gebäuden & Infrastruktur 	9, 11		Seite 70, 71
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen					Seite 70, 71
204	Beschaffungspraktiken					
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	6 Nachhaltige Beschaffung	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Beschaffung 	12		Seite 38
205	Korruptionsbekämpfung					
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmensethik & Compliance • Datenschutz & Datensicherheit • Sicherheit & IT-Sicherheit 	8	Die konzernweit durchgeführten Compliance-Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten.	
206	Wettbewerbswidriges Verhalten					
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zum Wirtschaftswachstum • Beschäftigungswirkung intern • Zukunftsfähige Finanzierung 	8	Es erfolgt keine Berichterstattung, da die ÖBB Gesellschaften in laufenden Verfahren vielfach strengen Vertraulichkeitsverpflichtungen gegenüber Wettbewerbsbehörden unterliegen. In Bezug auf abgeschlossene Verfahren würde eine detaillierte Berichterstattung das Risiko, Follow-on-Schadenersatzansprüchen ausgesetzt zu sein, erhöhen.	
301	Materialien					
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden	<ul style="list-style-type: none"> • Wasser • Abfall • Baumaterialien & Betriebsstoffe • Versiegelung • Flächenverbrauch 	6, 12		Seite 28, 30
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden	<ul style="list-style-type: none"> • Wasser • Abfall • Baumaterialien & Betriebsstoffe • Versiegelung • Flächenverbrauch 	6, 12		Seite 28, 30
302	Energie					
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz • Energiemix • Energieeffizienz 	7, 11, 12, 13		Seite 14–19
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	1 Klimaschutz (inkl. Energie) – e. Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> • Energieeffizienz 	7, 12, 13		Seite 16, 17

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
303	Wasser					
303-1	Wasserentnahme nach Quelle	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden	• Wasser	6, 12		Seite 31, 32
303-2	Durch Wasserentnahme erheblich beeinträchtigte Wasserquellen	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden	• Wasser	6, 12		Seite 31, 32
303-3	Zurückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden	• Wasser	6, 12		Seite 31, 32
304	Biodiversität					
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf Biodiversität	5 Artenvielfalt & Biodiversität	• Artenvielfalt & Biodiversität	14, 15		Seite 34–37
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	5 Artenvielfalt & Biodiversität	• Artenvielfalt & Biodiversität	14, 15		Seite 34–37
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	5 Artenvielfalt & Biodiversität	• Artenvielfalt & Biodiversität	14, 15		Seite 34–37
305	Emissionen					
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	• Klimaschutz • Energiemix • Energieeffizienz	7, 11, 12, 13		Seite 19
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	• Klimaschutz • Energiemix • Energieeffizienz	7, 11, 12, 13		Seite 19
305-5	Senkung der THG-Emissionen	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	• Klimaschutz • Energiemix • Energieeffizienz	7, 11, 12, 13		Seite 14–19
306	Abwasser und Abfall					
306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden	• Abfall	6, 12		Seite 28, 30, 31
306-3	Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden	• Abfall	6, 12		Seite 31, 32
306-5	Von Abwassereinleitungen und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden	• Abfall	6, 12		Seite 31, 32
307	Umwelt-Compliance					
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen				Es gab keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im Umweltbereich verursacht wurden.	

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
308	Umweltbewertung der Lieferanten					
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	6 Nachhaltige Beschaffung	• Nachhaltige Beschaffung	12		Seite 38, 39
401	Beschäftigung					
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	14 verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	• Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit • attraktiver Arbeitgeber	8		Seite 64, GB 2019 Seite 85
402	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis					
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen				Nicht zutreffend, nach österreichischer Rechtslage gibt es diese Mitteilungsfrist nicht.	
403	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz					
403-2	Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle	10 b Safety	• Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz	3		Seite 54, 55
403-3	Mitarbeiter mit hohem Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen	10 a, b Gesundheit / Safety	• Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz	3		Seite 50
404	Aus- und Weiterbildung					
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem	17 Aus- und Weiterbildung, Bewusstseinsbildung	• Aus- & Weiterbildung • Bewusstseinsbildung der Mitarbeiter	4		Seite 68, 72-75
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	17 Aus- und Weiterbildung, Bewusstseinsbildung	• Aus- & Weiterbildung • Bewusstseinsbildung der Mitarbeiter	4		Seite 72
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Karriereentwicklung erhalten	17 Aus- und Weiterbildung, Bewusstseinsbildung	• Aus- & Weiterbildung • Bewusstseinsbildung der Mitarbeiter	4		Seite 69
405	Vielfalt und Chancengleichheit					
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	11 Vielfalt & Chancengleichheit	• Vielfalt & Chancengleichheit	5		Seite 56-59
406	Gleichbehandlung					
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	11 Vielfalt & Chancengleichheit	• Vielfalt & Chancengleichheit	5		Seite 56-59

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
407 Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen						
407-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	6 Nachhaltige Beschaffung	• Nachhaltige Beschaffung	12	Nicht zutreffend, da diese Rechte im Wirkungsfeld des ÖBB-Konzerns nicht gefährdet sind.	
408 Kinderarbeit						
408-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	6 Nachhaltige Beschaffung	• Nachhaltige Beschaffung	12	Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld des ÖBB-Konzerns diese Risiken nicht gegeben sind.	
409 Zwangs- oder Pflichtarbeit						
409-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	6 Nachhaltige Beschaffung	• Nachhaltige Beschaffung	12	Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld des ÖBB-Konzerns diese Risiken nicht gegeben sind.	
410 Sicherheitspraktiken						
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	10 c Security	• Sicherheit & IT-Sicherheit			
411 Rechte der indigenen Völker						
411-1	Vorfälle, in denen Rechte der indigenen Völker verletzt wurden	14 verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	• Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit • attraktiver Arbeitgeber	8		Seite 59, 61
412 Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte						
412-1	Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf die Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurde	14 verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	• Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit • attraktiver Arbeitgeber	8	Bei Geschäftstätigkeiten des ÖBB-Konzerns in Österreich, dem EU-Raum sowie bei Beteiligungen im Ausland wird auf Basis der EU-Menschenrechtserklärung gehandelt. (Code of Conduct)	Seite 59, 61
413 Lokale Gemeinschaften						
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden 5 Artenvielfalt & Biodiversität	• Abfall • Artenvielfalt & Biodiversität	6, 12 14, 15	Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.	Seite 34–37
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche/Boden 5 Artenvielfalt & Biodiversität	• Abfall • Artenvielfalt & Biodiversität	6, 12		Seite 34–37

GRI	Standard	NH-Baustein	Wesentlichkeitsmatrix	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
414 Soziale Bewertung der Lieferanten						
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	6 Nachhaltige Beschaffung	• Nachhaltige Beschaffung	12		Seite 38, 39
415 Politische Einflussnahme						
415-1	Parteispenden				Die ÖBB unterstützen keine politischen Parteien und Spenden an politische Parteien sind nicht erlaubt.	
416 Kundengesundheit und Kundensicherheit						
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	10 a, b Gesundheit / Safety	• Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz	3		Seite 50–55
417 Marketing und Kennzeichnung						
417-3	Verstöße in Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation	12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	• Unternehmensethik & Compliance • Datenschutz & Datensicherheit	8	Ad iii. Im Jahr 2019 hat es einen Vorfall im Zuge der Sicherheitskampagne gegeben, die nach Meinung des ÖWR gegen den Ethikkodex verstoßen hat. Darauf wurde durch die ÖBB proaktiv reagiert. Ansonsten sind im Jahr 2019 keine Hinweise auf Nichtkonformität in diesem Bereich bekannt.	
418 Schutz der Kundendaten						
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	10 c Security	• Sicherheit & IT-Sicherheit		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nicht-finanziellen Erklärung sind der ÖBB keine Beschwerden von KundInnen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.	Seite 50, 55
419 Sozioökonomische Compliance						
419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	• Unternehmensethik & Compliance • Datenschutz & Datensicherheit	8	Es gab im Jahr 2019 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.	

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der in Übereinstimmung mit dem internationalen Rahmenwerk GRI-Standards (Option KERN) aufgestellte, zusammengefasste, konsolidierte, nichtfinanzielle Bericht diejenigen Angaben gemäß den §§267a (2), 243b (2) UGB enthält, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der ÖBB-Holding AG sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit erforderlich sind und sich mindestens auf Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung beziehen. Die Angaben umfassen eine Beschreibung des Geschäftsmodells der ÖBB-Holding AG sowie der verfolgten Konzepte in Bezug auf die Belange inklusive angewandter Due-Diligence-Prozesse, wesentlicher Risiken, die wahrscheinlich negative Auswirkungen auf die Belange haben werden, sowie die Ergebnisse aus den Konzepten und die wichtigsten Leistungsindikatoren.

Wien, am 28. 09. 2020

Der Vorstand



Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä
Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG



Mag. Arnold Schiefer
Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

Bericht über die unabhängige Prüfung des konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts zum 31. Dezember 2019

Auftragsgegenstand

Wir wurden von der ÖBB-Holding AG mit der Durchführung einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (nachfolgend „Prüfung“) der Aussagen und Daten zur Nachhaltigkeitsberichterstattung 2019 (nachfolgend „Berichterstattung“) der ÖBB-Holding AG, nach den Anforderungen gemäß 267a UGB Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz (NaDiVeG) sowie den GRI-Standards Kern-Option erstellt, beauftragt.

Unsere Prüfungshandlungen wurden gesetzt, um eine begrenzte Prüfsicherheit als Grundlage für unsere Beurteilung zu erlangen. Der Umfang der Prüfungshandlungen zur Einholung von Prüfungsnachweisen ist geringer als jener für hinreichende Prüfsicherheit (wie beispielsweise bei einer Jahresabschlussprüfung), sodass ein geringerer Grad an Prüfsicherheit gegeben ist.

Klarstellung des Prüfauftrags

- Vorjahreszahlen wurden von uns nicht geprüft;
- Die Prüfung zukunftsbezogener Angaben war nicht Gegenstand unseres Auftrags;
- Ebenso war weder die Aufdeckung und Aufklärung strafrechtlicher Tatbestände, wie z.B. Unterschlagungen oder sonstiger doloser Handlungen, noch die Beurteilung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung Gegenstand unseres Auftrags.

Kriterien

Wir beurteilten die Informationen in der Berichterstattung auf Basis der folgenden für das Geschäftsjahr 2019 maßgeblichen Kriterien (nachfolgend „die Kriterien“):

Anforderungen gemäß 267a UGB (NaDiVeG) sowie den GRI-Standards. Wir gehen davon aus, dass diese Kriterien für die Durchführung unseres Prüfauftrags angemessen sind.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der ÖBB-Holding AG sind für die Erstellung der Berichterstattung sowie für die darin enthaltenen Informationen, in Übereinstimmung mit den oben genannten Kriterien verantwortlich. Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen –beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unsere Verantwortung

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der österreichischen berufssüblichen Grundsätze zu sonstigen Prüfungen (KFS/PG 13) und des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 Revised) durchgeführt. Danach haben wir unsere Berufspflichten einschließlich Vorschriften zur Unabhängigkeit einzuhalten und den Auftrag unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unsere Beurteilung mit einer begrenzten Sicherheit abgeben können. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine geringere Sicherheit gewonnen wird.

Unsere Vorgehensweise

Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Prüfers und umfasst insbesondere folgende Tätigkeiten:

- Befragung von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Konzernebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen und entsprechender Berichtsgrenzen der Gesellschaft zu erlangen;
- Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung der Gesellschaft in der Berichtsperiode;
- Befragungen von Mitarbeitern, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich der Daten verantwortlich sind;
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung der im Prüfungsumfang enthaltenen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, einschließlich der Konsolidierung der Daten;
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente um zu bestimmen, ob qualitative und quantitative Informationen durch ausreichende Nachweise hinterlegt sowie zutreffend und ausgewogen dargestellt sind;
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben;
- Beurteilung, ob die Anforderungen gemäß 267a UGB angemessen adressiert wurden;
- Einschätzung der Konsistenz der GRI Standards Option „Kern“ mit den Angaben und Kennzahlen im Bericht.

Zusammenfassende Beurteilung

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 01.01.2019 bis 31.12.2019 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den oben definierten Kriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungsbeschränkung

Da unser Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse des Auftraggebers erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden.

Auftragsbedingungen

Wir erstatten diesen Bericht auf Grundlage des mit Ihnen geschlossenen Auftrags. Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt Punkt 7 der Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe in der Fassung vom 18.04.2018 (AAB 2018) zur Anwendung.

Wien, am 28. September 2020

BDO Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Christoph Achzet
Wirtschaftsprüfer

ppa. Mag. Sanela Terko
Steuerberaterin

Impressum

Anfragen zum Nachhaltigkeitsbericht

ÖBB-Holding AG
Systemtechnik und Konzernproduktion
Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: nachhaltigkeit@oebb.at
Web: oebb.at

ÖBB Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie
Auskünfte zu Bahn und Bus bei
unserem ÖBB Kundenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich
ohne Vorwahl zum Ortstarif
bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Systemtechnik und Konzernproduktion
Mark Topal-Gökceli
Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: nachhaltigkeit@oebb.at
Web: oebb.at

Projektteam

Laura Fariello, Herbert Minarik,
Cornelia Walch

Kreation, Gestaltung & Projektanbahnung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl
www.newstouse.at

AutorInnen

Herbert Minarik, Friedrich Ruhm,
Cornelia Walch

Verantwortlich für den Inhalt

Christoph Hirschmann (Compliance), Traude
Kogoj (Vielfalt und Chancengleichheit),
Gernot Netinger (Green Finance), Heinz
Rosenauer (Gesundheit, Verlässlicher
Arbeitgeber, Generationenmanagement,
Aus- und Weiterbildung), Brigitte
Schüssler (Nachhaltige Beschaffung) sowie
Experten aus der ÖBB-Holding sowie
den Teilkonzerngesellschaften ÖBB-
Personenverkehr, ÖBB-Infrastruktur, Rail
Cargo Group

Fotos

Gerhard Berger, Roman Bönsch,
Andreas Buchberger, Robert Deopito,
Ebner / Mürzzuschlag, Harald Eisenberger,
Philipp Horak, Andreas Jakwerth, Zoran
Jesic / Adobestock, Marek Knopp,
Bernhard Kriechbaum, Rita Newman,
David Payr, Roland Rudolph, Andreas
Scheiblecker, Schiffer Photodesign, Pepo
Schuster / austrofoc.us.at, Katharina
Stögmüller, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH
Produktionsnr. 111020-0862

Druck & Herstellung

Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB

Dieser Bericht wurde CO₂-neutral
auf in Österreich produziertem Recycling-
papier aus 100 % Altstoffen gedruckt.



Hinweis

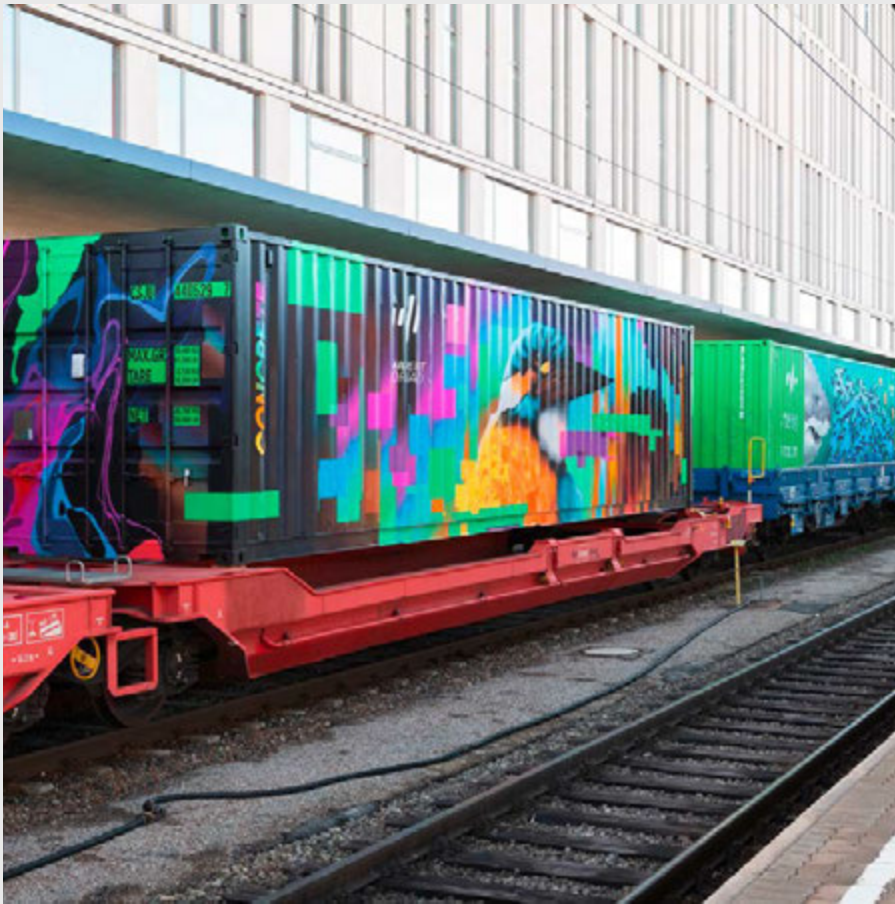
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde
bei Personen nicht durchgängig die männliche
und weibliche Form angeführt. Gemeint sind
selbstverständlich immer beide Geschlechter.

Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene
Einschätzungen und Aussagen, die wir auf
Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt
zur Verfügung stehenden Informationen ge-
troffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aus-
sagen werden üblicherweise mit Begriffen wie
„erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“
etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass
die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit
auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund
verschiedenster Faktoren von den in diesem
Bericht dargestellten Erwartungen abweichen
können.

Die Angaben in diesem Bericht beziehen sich
auf das Geschäftsjahr 2019 (ausgenommen
anders angegeben).

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben
wurden nach bestem Wissen erstellt und mit
großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft.
Satz- und Druckfehler vorbehalten.
Dieser Nachhaltigkeitsbericht wird auch
als PDF online zur Verfügung gestellt:
konzern.oebb.at/nhb2019



14/01

Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht Halt in Wien

Initiiert wurde Noah's Train von der Initiative „Rail Freight Forward“ (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischer Güterbahnen und Interessensvertretungen. RFF ist eine gesamteuropäische Initiative. Ziel ist es, der Öffentlichkeit in Österreich und Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels ist.

Highlights 2019

Kurz gemeldet

12/03 Schienennetz in Tirol zu 100 % elektrifiziert.

Bis Ende 2019 elektrifizierte die ÖBB-Infrastruktur die verbliebenen 14.390 Meter der Außerfernbahn zwischen Bahnhof Reutte und der Staatsgrenze bei Schönbichl. Nach Abschluss der Arbeiten wird nun das gesamte ÖBB Schienennetz in Tirol zu 100 Prozent umweltfreundlich mit Strom betrieben.

14/12 Die neue Nacht-S-Bahn startet in Wien. Die Nacht-S-Bahn fährt in Zukunft in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag und in den Nächten auf Feiertage durchgehend jede halbe Stunde und bietet eine rasche, sichere und preisgünstige Heimfahrt im durchgängigen 30-Minuten-Takt.



19/11

Innovationspreis für Postbus

Die ÖBB-Postbus hat den Wissenschaftspreis des TÜV AUSTRIA in der Kategorie „Unternehmen“ für das Projekt „Smart Glasses mit Assisted Reality-Funktion“ verliehen bekommen. Damit werden neu angeschaffte Busse nach der Lieferung inspiziert und ein Abnahmeprotokoll erstellt. Jährlich werden bei der ÖBB-Postbus zwischen 240 und 280 neue Busse angeschafft.



01/02

Digitalisierung bei der Lehrlingsausbildung

Ein spezielles Angebot in der Lehrwerkstatt Wien sind die beiden Tablet-Klassen. Zwei Ausbildungsräume sind mit jeweils 15 Tablets ausgestattet. Die Jugendlichen haben die Möglichkeit, sich mit Lernapps beispielsweise Kenntnisse in Elektro- oder Informationstechnik u. v. m. anzueignen.

