Nachhaltigkeitsbericht 2021
ÖBB-Holding AG

ÖBB

Miteinander. Zukunft verbinden.

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Zahlen, Daten, Fakten

STEUERUNG. Kennzahlen sind ein wichtiges Instrument zur Analyse und Steuerung. Hier die wichtigsten Zahlen aus dem Themenbereich Nachhaltigkeit.

Die Nachhaltigkeitskennzahlen der ÖBB werden jährlich aktualisiert. Die Tabelle zeigt die wichtigsten Kennzahlen auf einen Blick und ist für eine bessere Übersichtlichkeit in ökonomische, ökologische und soziale Kennzahlen gegliedert. Um weitere Entwicklungen und Trends herauslesen zu können, finden Sie in der Tabelle die Nachhaltigkeitskennzahlen aus den Jahren 2020 und 2021.

Key-Facts & Figures – die wichtigsten Nachhaltigkeitskennzahlen GRI 102-7, 201-1

	2020	2021
Wirtschaftskennzahlen		
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	33.103	35.555
Eigenkapitalquote (in %)	8,4	9,1
Bruttoinvestitionen (in Mio. EUR)	3.353	3.688
Gesamterträge (in Mio. EUR)	6.724	6.986
EBT (in Mio. EUR)	59	170
Leistungskennzahlen		
Fahrgäste (in Mio.)	286,5	322,9
davon Bahn (in Mio.)	*162,8*	*187,6*
davon Bus (in Mio.)	*123,7*	*135,3*
Nettotonnen (in Mio. t)	95,3	94,1
Gesamtbruttotonnenkilometer (in Mrd. Gbtkm)	73,2	78,7
Innovationsmanagement – eingereichte Ideen / umgesetzte Ideen	1.196 / 412	1.445 / 526
Umweltkennzahlen		
CO_2-Einsparungen durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn & Bus) in Österreich (in Mio. t)[1]	2,8	3,0
Gesamte Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität in Österreich (Scope 1, 2 und 3; CO_2-Äquivalent in t)[1]	269.757	276.945
Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität in Österreich (Scope 1 und 2; CO_2-Äquivalent in t)[1]	206.565	212.258
CO_2-Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene in Österreich[1]	9,5	9,5
CO_2-Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus in Österreich[1]	85,3	76,7
CO_2-Ausstoß in g/tkm – Gütertransport Schiene in Österreich[1]	2,9	2,9
Gesamtenergieeinsatz der ÖBB (alle Energieträger, exklusive Externe) in GWh in Österreich[1]	2.963	3.032
Prozentanteil erneuerbarer Energieträger am ÖBB Traktionsstrom in Österreich	100	100
Gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen)[2]	26	25
Nicht gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen)[2]	6.469	5.484
Investitionen in den Lärmschutz an Bestandsstrecken (in Mio. EUR)	6,6	5,6
Eingesetzte Menge Glyphosat (in Tonnen)	6,2	5,3
Sozialkennzahlen		
Mitarbeiter:innen	43.659	43.673
davon Lehrlinge	*1.787*	*1.775*
Frauenquote (in %)	13,5	14,2
Frauenquote bei Lehrlingen (in %)	20,2	19,9
Betrieblicher Sicherheitsindex (BSX)	50	65
Arbeitsunfallrate (Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter:innen)	17,2	17,4
Aus- und Weiterbildung (Teilnehmer:innenstunden in Mio.)	1,30	0,90

[1] Pandemiebedingter Rückgang im Vergleich zu 2019.
[2] Nähere Informationen ab Seite 32 (Ressourcen).

Weitere Kennzahlen finden Sie im ÖBB Geschäftsbericht 2021 unter: **konzern.oebb.at/gb2021**

Inhalt

2 Kommentar des Vorstands

4 Einleitung

12 **Nachhaltigkeitsbausteine**

14 Klimaschutz

26 Anpassung an den Klimawandel

28 Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2)

32 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser

38 Artenvielfalt & Biodiversität

40 Nachhaltige Beschaffung

42 Innovation & Technologie

44 Sustainable Finance

48 Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

52 Gesundheit / Safety / Security

58 Vielfalt & Chancengleichheit

60 Compliance / Transparenz, Datenschutz und Menschenrechte

64 Soziale Verantwortung & Kooperationen

66 Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber

72 Generationenwandel

74 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung

76 Aus- und Weiterbildung

80 Maßnahmen zu den Nachhaltigkeitsbausteinen

112 **Gastkommentare & Report**

112 TopSharing

114 Ausbau des Nachtzugnetzes

116 Europe's Rail Joint Undertaking

118 Mobilitätsmasterplan 2030

120 Risiko- und Auswirkungsanalyse

129 Global Reporting-Initiative-Index

139 Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

140 Bestätigungsvermerk

143 Highlights 2021

145 Impressum

DER ÖBB NACHHALTIGKEITSBERICHT 2021 orientiert sich an den 17 Bausteinen der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und gibt einen Einblick in die Nachhaltigkeitsperformance der ÖBB im Jahr 2021. Auch zeigt der Bericht sehr umfassend die gesetzten und geplanten Maßnahmen, um die Nachhaltigkeitsperformance für jeden Baustein und damit für das gesamte Unternehmen weiter zu verbessern. Bereits seit 2006 informieren die ÖBB transparent und regelmäßig über ihre Nachhaltigkeitsperformance. Der aktuelle Bericht ist mittlerweile der 13. dieser Art.

DIGITAL. Den Nachhaltigkeitsbericht 2021 als PDF finden Sie unter: konzern.oebb.at/nhb2021

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2021
Kommentar des Vorstands GRI 102-14

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

Liebe Leserinnen und Leser, als größter Mobilitätsanbieter und als einer der größten Arbeitgeber Österreichs tragen die ÖBB in vielerlei Hinsicht Verantwortung. Um dieser breiten Verantwortung insbesondere auch gegenüber künftigen Generationen gerecht zu werden sowie im Sinne einer langfristigen wirtschaftlichen Ausrichtung haben die ÖBB Nachhaltigkeit und Klimaschutz im gesamten Unternehmen zu einer der wesentlichen Handlungsmaximen gemacht. Damit haben wir uns als das größte Klimaschutzunternehmen im Bereich Mobilität eine führende Position in Österreich erarbeitet.

Das vergangene Jahr hat unsere Widerstandsfähigkeit auf die Probe gestellt. Unsere Wirtschaft und unsere Gesellschaft haben nach wie vor mit der COVID-19-Pandemie zu kämpfen. Dennoch: Auf dem Weg zu einer starken Bahn sind die ÖBB auch während der Coronakrise gut vorangekommen. Wie groß die Nachfrage in der Gesellschaft nach umweltfreundlicher Mobilität ist, wurde an den wieder wachsenden Auslastungs- und Buchungszahlen bereits deutlich. Doch die äußeren Bedingungen bleiben anspruchsvoll. Verheerende Hochwasser sowie Hitzewellen in Zentraleuropa haben uns einmal mehr bewusst gemacht, wie gravierend die Auswirkungen des Klimawandels bereits sind. Stabiler denn je ist der Kurs und die Überzeugung: Die Bahn wird gebraucht – für die Gesellschaft, die Wirtschaft in Österreich und Europa und vor allem für das Klima.

Vekehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene
Denn klar ist: Nur durch eine massive Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene können die österreichischen und europäischen Klimaziele erreicht werden. Als umweltfreundlichster Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sind die ÖBB der Schlüssel für die Mobilitätswende. Auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität suchen die ÖBB den Dialog mit Gesellschaft und Stakeholder:innen. Die ÖBB sind überzeugt, dass eine Reduzierung der CO_2-Emissionen im Rahmen des EU Green Deals

»Für die 17 Bausteine der Nachhaltigkeitsstrategie setzen wir uns starke, messbare Ziele. Wir sorgen damit für eine effektive Operationalisierung von Nachhaltigkeit, mit klaren Verantwortungen und Prozessen.«

von mindestens 55 Prozent bis 2030 verglichen mit 1990 erreichbar ist. Voraussetzung sind entsprechende Maßnahmen über alle Branchen hinweg, die gemeinsam implementiert werden. Auch haben wir uns im Konzern zum Ziel gesetzt, ab 2040 bis spätestens 2050 bilanziell klimaneutral zu sein – das schließt unsere Lieferketten, Betriebsanlagen und Gebäude mit ein. Die ÖBB sehen sich als Teil der Lösung. Wir sind stolz, dass es den ÖBB im Jahr 2021 trotz des herausfordernden Umfelds gelungen ist, Nachhaltigkeit im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsstrategie stärker im Kerngeschäft des Unternehmens zu verankern. Führende Ratingagenturen haben unsere Leistungen mit exzellenten Bewertungen anerkannt.

Kapazität, Produktivität und Qualität

Für die 17 Bausteine der Nachhaltigkeitsstrategie setzen wir uns starke, messbare Ziele. Wir sorgen damit für eine effektive Operationalisierung von Nachhaltigkeit, mit klaren Verantwortungen und Prozessen. Mit einem Rekordinvestitionsvolumen von rund 18,2 Milliarden wurde durch die österreichische Bundesregierung ein wirkungsvoller Rahmenplan im Kampf gegen den Klimawandel verabschiedet. Investitionen in leistungsfähige und effiziente Infrastruktur sollen die Verdoppelung der Kapazität auf der Schiene bis 2040 ermöglichen – und zwar durch konventionellen Ausbau, aber auch durch Nutzung neuer Technologien. Auch im Bereich der Schienenfahrzeuge wird deutlich investiert. Neben Kapazität, Produktivität und Nachhaltigkeit steht die Qualität, also die Attraktivierung des Mobilitätsangebotes im Vordergrund. Auf dem Weg zur Klimaneutralität wurden im Jahr 2021 die Arbeiten für Dekarbonisierungspfade im ÖBB-Konzern gestartet. Für den Bereich ÖBB Mobilität konnten erste Einsparpotenziale von über 55.000 Tonnen CO_2 definiert werden. Weitere Aktivitäten zu CO_2-Reduktionen im Bereich Gebäude und entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Kreislaufwirtschaft) werden in den nächsten Monaten schrittweise erarbeitet.

Begeisterung für eine „grüne Bahn“

Eine entscheidende Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung der ÖBB im Bereich Nachhaltigkeit ist das große Engagement unserer Mitarbeiter:innen. Durch ihre Begeisterung und Leidenschaft für die „grüne Bahn“ leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Klimalösung. Dafür gilt ihnen unser besonderer Dank. Es ist unsere Verantwortung als Team, zur Tragfähigkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Systemen für uns und kommende Generationen beizutragen. Daran arbeiten wir jeden Tag. Heute. Für morgen. Für uns.

Viel Vergnügen beim Lesen wünschen Ihnen

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

Mag. Arnold Schiefer
Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

Nachhaltig erfolgreich

EINLEITUNG IN DEN BERICHT. Ein Überblick über Grundsätze des ÖBB Nachhaltigkeitsmanagements mit den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie.

Seit 2006 publiziert der ÖBB-Konzern Nachhaltigkeitsberichte und gibt transparent und regelmäßig Auskunft über die konzernweite Nachhaltigkeitsperformance. Der vorliegende Bericht orientiert sich an den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und ist zugleich der zweite zertifizierte Nachhaltigkeitsbericht auf Konzernebene, mit dem die ÖBB einen Einblick in die Nachhaltigkeitsaktivitäten des Jahres 2021 geben.

Die enthaltenen Kennzahlen zu den jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen sind grundsätzlich für das Jahr 2021 und zur besseren Vergleichbarkeit auch für das Jahr 2020 angeführt. **GRI 102-50**

Dieser Bericht wurde freiwillig auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) und in Anlehnung an die GRI-Standards (Global Reporting-Initiative) gemäß der „Option KERN“ sowie mit Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung (EU 2020/852) erstellt. Überdies bekennen sich die ÖBB zu den nachhaltigen Entwicklungszielen der Vereinten Nationen (SDGs) und sind durch ihre Geschäftstätigkeit aktiver Treiber für die Verwirklichung von globalen Entwicklungszielen. Der GRI-Inhaltsindex mit den erfüllten GRI-Standards wird ab Seite 129 dargestellt. **GRI 102-54**

Zudem werden die jeweiligen GRI-Standards direkt bei den betreffenden Textpassagen angeführt, um einen besseren Informationsüberblick zu gewähren. Die Dokumentation umfasst grundsätzlich den gesamten ÖBB-Konzern (ÖBB-Holding AG als Muttergesellschaft und alle vollkonsolidierten Töchter), soweit nicht explizit anders angegeben.

Aufbau und Organisation des ÖBB-Konzerns

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

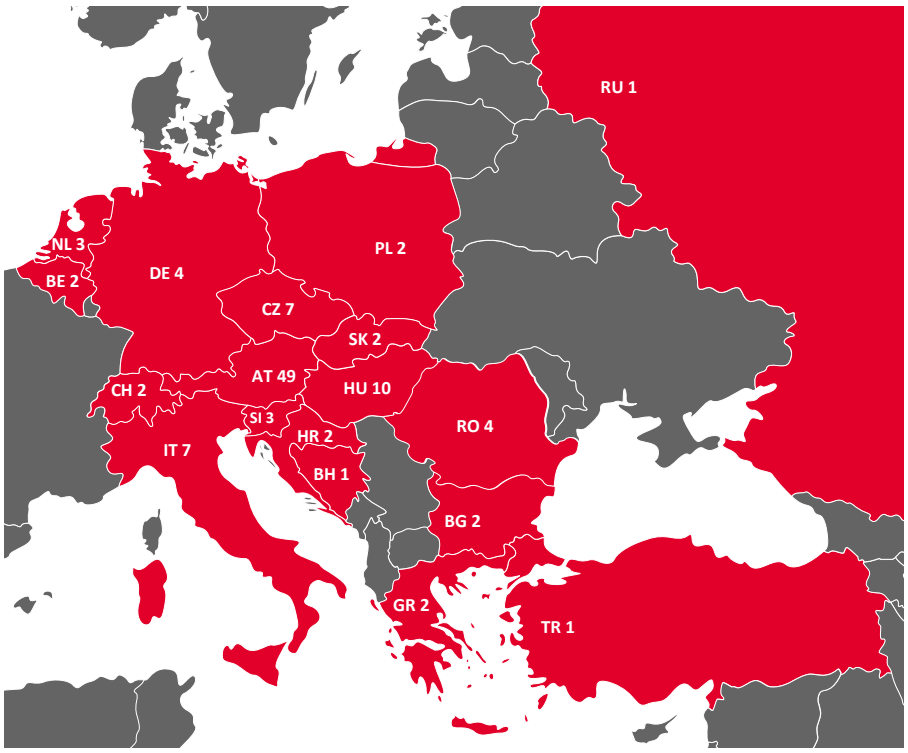
Die ÖBB sind nach dem Bundesbahnstrukturgesetz organisiert und seit dem 1. Jänner 2005 in vier selbstständige Teilkonzerne gegliedert. Die Führung des Gesamtkonzerns übernimmt die **Österreichische Bundesbahnen-Holding (ÖBB-Holding AG),** die als Muttergesellschaft fungiert und für die strategische Ausrichtung verantwortlich ist. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien und ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. 100 Prozent der Unternehmensanteile befinden sich in der Hand der Republik Österreich. Die Anteilsrechte werden vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (kurz: BMK) >

Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen GRI 102-4 (siehe auch ÖBB Geschäftsbericht 2021 – Konzernlagerbericht A)

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

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

DIE ÖBB sind Österreichs führender Dienstleister für Personenmobilität auf der Schiene. Im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG wird für die Konzeption und Umsetzung des Angebots der Personenverkehrsleistungen gesorgt



INTERNATIONAL. Außerhalb Österreichs halten die ÖBB Beteiligungen in 17 Ländern

verwaltet. Als Österreichs größter Mobilitäts- und Logistikanbieter errichten und betreiben die ÖBB Infrastruktur im Auftrag der Republik und sind damit einer der größten Auftraggeber für die heimische Wirtschaft. Dies macht die ÖBB zu einem der bedeutendsten Arbeitgeber und Lehrlingsausbilder Österreichs.

Die Aufgaben der **ÖBB-Holding AG** erstrecken sich über die Ausübung der Anteilsrechte und die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns. Dies beinhaltet die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien sowie die Gewährleistung von Transparenz beim Einsatz von öffentlichen Mitteln. Darüber hinaus trägt die ÖBB-Holding AG die Verantwortung für die Sicherstellung der konzernweiten Maßnahmen sowie den konzerninternen Personalausgleich.

Im Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr AG** wird für die Konzeption und Umsetzung des Angebots, die Koordination von Leistungserstellungsprozessen, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung der Personenverkehrsleistungen gesorgt. Die ÖBB-Personenverkehr AG hat damit eine bedeutende Rolle als Österreichs führender Dienstleister für Personenmobilität auf der Schiene und auf dem Busmarkt. Die ÖBB-Personenverkehr AG und die Österreichische Postbus AG koordinieren gemeinsam ein optimiertes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

Eine weitere Tochtergesellschaft der ÖBB-Holding AG ist der international agierende Güterverkehrsteilkonzern **Rail Cargo Austria AG.** Auf dem internationalen Markt tritt sie gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen unter der Dachmarke der Rail Cargo Group (RCG) auf. Die Heimmärkte sind Österreich und Ungarn. Darüber hinaus ist die RCG in mehreren europäischen Ländern in Eigentraktion unterwegs. Das Ziel ist es, auch in Zukunft österreichischer Marktführer zu bleiben und darüber hinaus im Bereich des europäischen Güterverkehrs die starke Marktposition als Nummer zwei weiter auszubauen. Das Kerngeschäft der Rail Cargo Austria AG sind Bahntransporte mit speditionellen Zusatzleistungen und umweltverträgliche, zuverlässige sowie kosteneffiziente Transport- und Logistiksysteme in Verbindung mit professionellen und maßgeschneiderten Dienstleistungen.

Nachhaltiges Handeln

Durch **erfolgreiches Wirtschaften, verknüpft mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung**, wird eine nachhaltige Unternehmensausrichtung erreicht, die die einzelnen Bausteine in ein ausgeglichenes Verhältnis bringt. In Anbetracht des Mittel- und Langfristhorizonts **kann mit einer Zunahme der Monetarisierung von ökologischen Maßnahmen gerechnet werden.**

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 Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

Für das Bauen und Betreiben österreichischer Schieneninfrastruktur ist der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur AG** zuständig. Er ist dabei unter anderem für 1.038 Personenbahnhöfe und Haltestellen verantwortlich. Diese werden von den internen Teilkonzernen ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria sowie von externen konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genutzt. Weiters kann die ÖBB eine Beteiligung bei 55 Gesellschaften in 17 Ländern vorweisen.

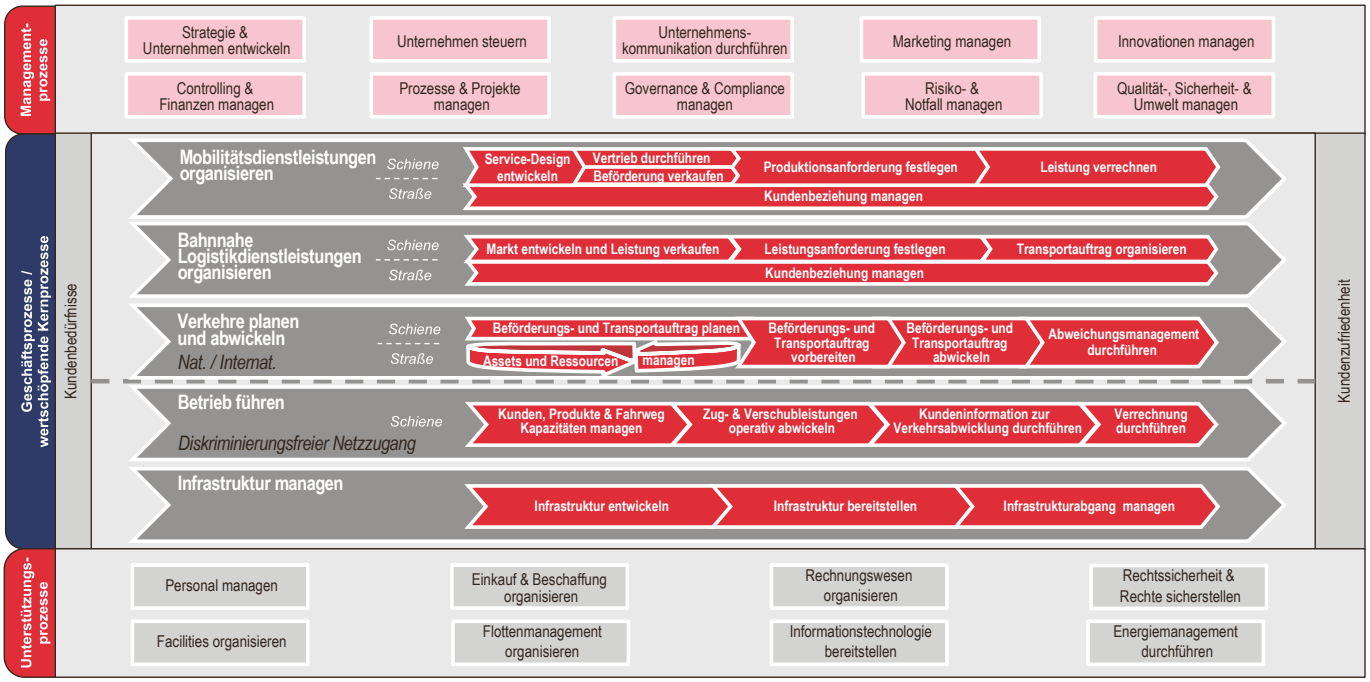
Wesentliche Prozesse

Die rechts oben stehende Prozesslandkarte bietet einen Überblick über alle wesentlichen Prozesse des Unternehmens. Die Darstellung der Zusammenhänge samt Fokussierung auf Kund:innen und Wertschöpfung steht hierbei im Mittelpunkt. Sie ist nach Prozesskategorie (Geschäfts-, Management- und Unterstützungsprozesse) gegliedert und nach Detaillierungsebenen aufgebaut.

Corporate-Governance

GRI 102-18

Transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik ist für den ÖBB-Konzern der Schlüssel für ein breites Vertrauen von Kund:innen, Mitarbeiter:innen und Öffentlichkeit. 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-



V2.4

ÖBB-Konzern Prozesslandkarte

Ein Überblick über alle wesentlichen und wertschöpfenden Prozesse und deren Zusammenhang samt Fokus auf die Kund:innen

Practice-Methoden sowie seit 11. April 2014 am Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (davor am Österreichischen Corporate-Governance-Kodex). Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verfolgt eine Unternehmensstrategie, die auf die Interessen des Eigentümers (der Republik Österreich) Kund:innen und Arbeitnehmer:innen ausgerichtet ist. In seiner Rolle als Vorstand berichtet er 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 der Internetseite **konzern.oebb.at/cg2021** verfügbar.

Durch Nachhaltigkeit zu wirtschaftlichem Erfolg

GRI 102-11, 103-1, 103-2, 103-3

Wer Nachhaltigkeit ganzheitlich versteht, kann sein Unternehmen langfristig zum Erfolg führen. Durch erfolgreiches Wirtschaften, verknüpft mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung, wird eine nachhaltige Unternehmensausrichtung im Sinne des Vorsorgeprinzips erreicht, die die einzelnen Bausteine in ein ausgeglichenes Verhältnis bringt. Der ÖBB-Konzern richtet seinen Blick auf die Chancen, die ein sozial-ökologischer Wandel ermöglicht. In Anbetracht des Mittel- und Langfristhorizonts kann mit einer Zunahme der Monetarisierung von ökologischen Maßnahmen gerechnet werden. Dies gibt den ÖBB wirtschaftliche Sicherheit.

Innerhalb des ÖBB-Konzerns ist unternehmerisches Handeln zukunftsgewandt, welches auch in der Langlebigkeit der ÖBB Assets wie Infrastrukturanlagen oder Schienenfahrzeugen ersichtlich ist. Zudem sind sich die ÖBB ihrer Rolle in der Gesellschaft bewusst und nehmen ihre soziale Verantwortung wahr. Um sich als Unternehmen stetig weiterzuentwickeln werden laufend Maßnahmen zur Zielerreichung umgesetzt.

Drei Säulen der Nachhaltigkeit

Als Unternehmen orientiert sich der ÖBB-Konzern an den drei Säulen der Nachhaltigkeit: **Ökologie, Ökonomie und Soziales.** Unternehmensintern finden sich grundsätzliche Strukturen und Prozesse für das Nachhaltigkeitsmanagement wieder. Dies erleichtert die **Systematisierung eines professionellen Nachhaltigkeitsmanagements** und ebnet den Weg für unternehmerische Nachhaltigkeit.

Management, Aufbau und Entscheidungen

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

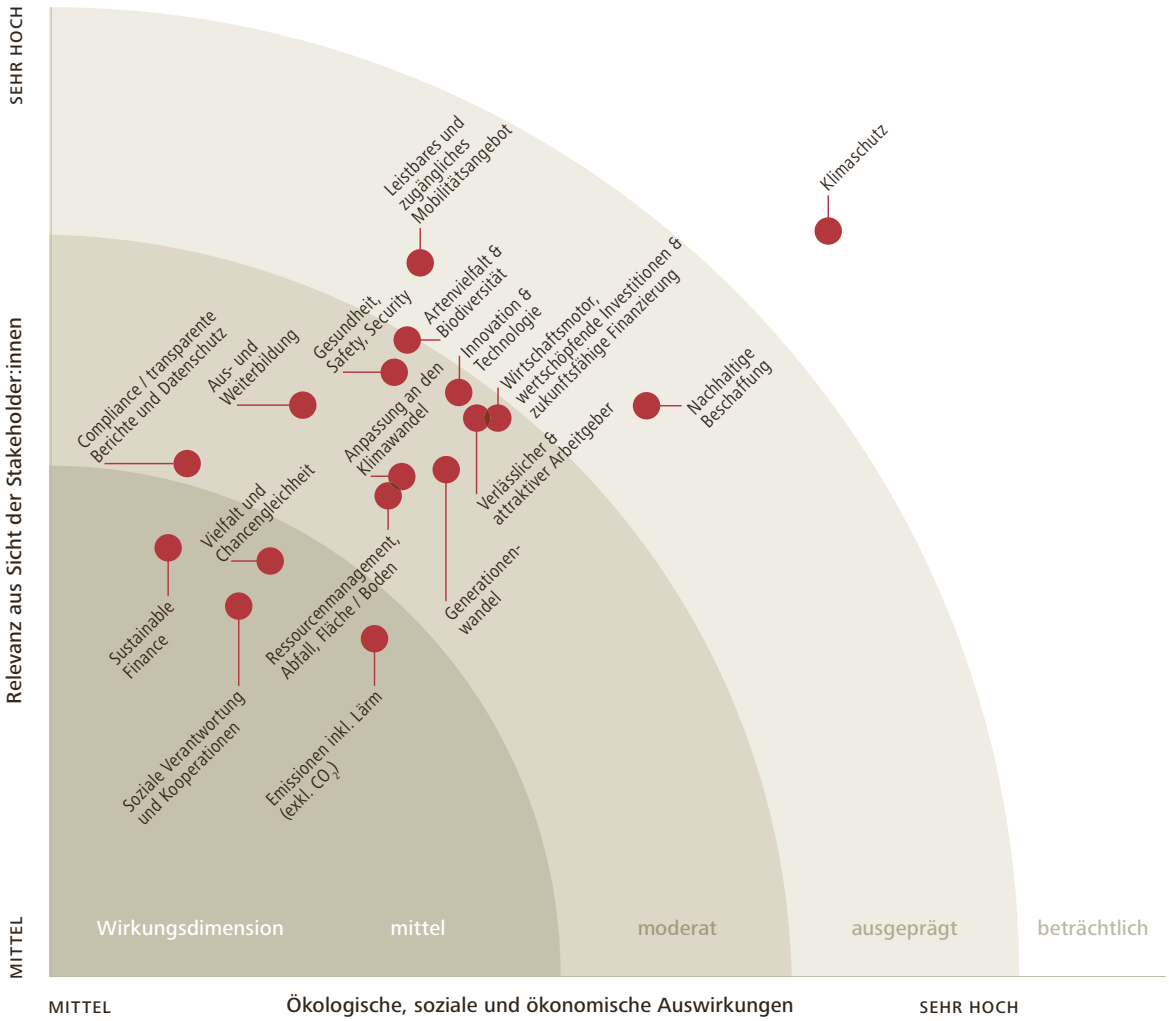
Als Unternehmen orientiert sich der ÖBB-Konzern an den drei Säulen der Nachhaltigkeit: Ökologie, Ökonomie und Soziales. Um auch die höchsten Entscheidungsgremien über die Nachhaltigkeitsthemen zu informieren, findet ein regelmäßiger Informationsaustausch statt.

Generelle Informationen zum Aufbau der Entscheidungsgremien sind im Geschäftsbericht 2021 im Auszug des Corporate Governance Berichtes nachzulesen. Zusätzlich dazu wurde 2021 auch erstmals ein Nachhaltigkeitsboard implementiert. Auf dieser Ebene finden Vorstände und Geschäftsführer:innen die Möglichkeit, sich mehrere Male im Jahr über die wichtigsten Themen in Sachen Nachhaltigkeit auszutauschen, zu diskutieren und die strategische Ausrichtung des Konzerns festzulegen. Zusätzlich wurde eine konzernweite Nachhaltigkeitsplattform etabliert, bei der die jeweiligen Nachhaltigkeits-Ansprechpartner:innen aus der Holding und den Teilkonzernen vierteljährlich konzernübergreifende Nachhaltigkeitsthemen sowie Umsetzungsmaßnahmen zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und den 17 Bausteinen abstimmen. Diese internen Strukturen und Steuerungen erleichtern die Systematisierung eines professionellen Nachhaltigkeitsmanagements und ebnen den Weg für unternehmerische Nachhaltigkeit. Bereits im Jahr 2008 wurde in der ÖBB-Holding AG eine eigene Koordinationsstelle für die konzernweite Steuerung der Nachhaltigkeitsagenden implementiert. Die ÖBB-Holding AG gibt die Konzernziele und

>

Die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix

Die Wesentlichkeitsmatrix ergibt sich aus der Überschneidung der Stakeholder:innenbefragung und der Ergebnisse der Expert:innen-Workshops. **GRI 102-44, 102-47 und 103-1**



Stoßrichtungen zu den Nachhaltigkeitsthemen vor. 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 Ansprechpartner:innen der Teilkonzerne wesentlich. Sowohl das Entwickeln von wirkungsvollen Maßnahmen wie auch deren gezielte Umsetzung, wird von den Teilkonzernen eigenverantwortlich realisiert. Mithilfe eines Kennzahlenmonitorings wird die Nachhaltigkeitsleistung effektiv überwacht und gesteuert.

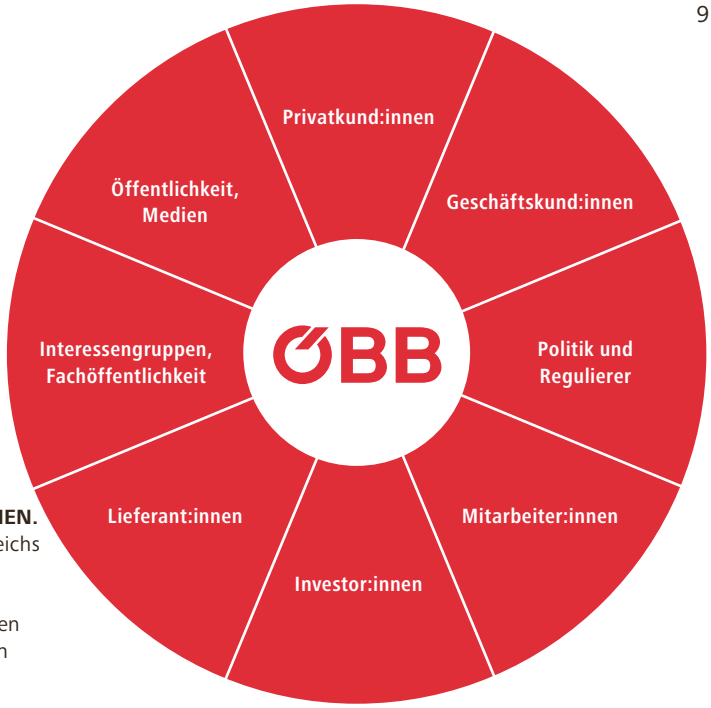
Wesentliche Themen

GRI 102-44, 103-1, 102-47, 102-48

Neben anderen Instrumenten ist die Wesentlichkeitsanalyse eine Methode, mit der die ÖBB in regelmäßigen Abständen sowohl die für sie essenziellen Themen identifizieren und priorisieren als auch Schwerpunkte bei der Maßnahmenentwicklung setzen kann. Zusätzlich dazu steht gemäß den Leitlinien der Global Reporting-Initiative der Aspekt der Wesentlichkeit im Fokus der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Dies bedeutet, dass die informierenden Unternehmen ihre Berichterstattung verstärkt auf jene Themen ausrichten, die für sie und für ihre Stakeholder einen hohen Stellenwert haben.

Im Jahr 2021 wurde die Wesentlichkeitsanalyse der ÖBB auf Basis der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie evaluiert. Bei der im Herbst 2021 gestarteten Stakeholder:innenumfrage (intern und extern) wurden die Relevanz und Wichtigkeit der einzelnen Bausteine erhoben. Dabei wurden rund 2.700 Personen als interne und externe Stakeholder:innen konsultiert, um die Bedeutung der einzelnen Nachhaltigkeitsbausteine zu aktualisieren. Um zusätzlich dazu die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Ökonomie, Ökologie und Soziales zu beurteilen, wurde ebenfalls im Herbst 2021 eine Expert:innenbefragung durchgeführt. Verantwortliche aus unterschiedlichen Geschäftsfeldern der ÖBB haben dabei die Nachhaltigkeitsbausteine im Hinblick auf positive wie negative Ausrichtung des Unternehmens bewertet. Ergebnis ist die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix 2021 und die Auswirkungsanalyse ab Seite 120.

Ziel war es, jene Themen, die sowohl für die ÖBB als auch für die Stakeholder:innen von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und



STAKEHOLDER:INNEN. Die ÖBB sind Österreichs größter Mobilitätsdienstleister und stehen mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt

entsprechend zu priorisieren. Dieses Vorgehen diente gleichzeitig dazu, mit den wichtigsten internen und externen Stakeholder:innen in Kontakt zu treten und diese zu konsultieren.

Die wichtigsten Stakeholder:innen der ÖBB

GRI 102-40, 102-42, 102-43

Die ÖBB sind Österreichs größter Mobilitätsdienstleister und zugleich ein Unternehmen von öffentlichem Interesse. Mit ihren Verkehrsdienstleistungen bewegen sie viele Menschen und Güter in Österreich und Europa. Daher gibt es viele Berührungspunkte mit für die Stakeholder:innen relevanten Themenstellungen wie zum Beispiel Klimaschutz, leistbare und zuverlässige Infrastruktur, Finanzmarkt etc.

Für die ÖBB umfasst der Begriff Stakeholder:innen viele unterschiedliche Interessengruppen. Ein Teil der Stakeholder:innengruppen (nämlich die Mitarbeiter:innen) befindet sich innerhalb des ÖBB-Konzerns. Darüber hinaus gibt es externe Stakeholder:innen. Eine Einbindung, ein enger Kontakt sowie ein aktiver Dialog mit den Stakeholder:innen sind gerade für ein Unternehmen wie die ÖBB wichtige Kriterien für langfristigen Erfolg. Dabei stehen sie selbstverständlich mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt.

- Wichtige externe Anspruchsgruppen der ÖBB sind Privatkund:innen, Geschäftskund:innen, Investor:innen, Eigentümer:innen, Politik und Regulierer, Lieferant:innen

Ein regelmäßiger, transparenter und offener Austausch mit Anspruchsgruppen ist die Basis für Vertrauen, das wiederum eine Voraussetzung für ein gemeinsames nachhaltiges Handeln ist. Die ÖBB betreiben den Austausch aktiv und nutzen für den Kontakt zu ihren Stakeholder:innen eine Vielzahl von Dialogplattformen und Initiativen. Dabei wird besondere Aufmerksamkeit darauf gelegt, für welche Interessengruppen welche Aspekte von hoher Signifikanz sind, um so den offenen Dialog zu fördern. Je intensiver der Kontakt, je früher die Ansichten der Stakeholder:innen wahrgenommen werden können, desto besser können die ÖBB ihre Planungen und Handlungen darauf abstimmen und die unterschiedlichen Interessen miteinander in Einklang bringen. Der Austausch schafft die Grundlage für das gegenseitige Verständnis. Dieser Konsens ist wiederum für die gesellschaftliche Akzeptanz des unternehmerischen Handelns förderlich. Die ÖBB sind offen für neue Impulse von außen, die es ihnen ermöglichen, ganz im Sinne ihrer Strategie nachhaltig zu handeln.

- Wichtige interne Anspruchsgruppen der ÖBB sind Mitarbeiter:innen, Führungskräfte, Betriebsrät:innen

Ziele und Steuerung

Die ÖBB-Holding AG gibt die Konzernziele und Stoßrichtungen zu den Nachhaltigkeitsthemen vor. 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 Ansprechpartner:innen der Teilkonzerne wesentlich. Mithilfe eines Kennzahlenmonitorings wird die Nachhaltigkeitsleistung effektiv überwacht und gesteuert.

Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und deren 17 Bausteine

GRI 102-44, 102-46

Im Jahr 2020 wurden die 17 Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns festgelegt. 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 „Drei-Säulen-Modells". Die unterschiedlichen Größen der Kreise zeigen die Wirkungsdimensionen der Bausteine für die ÖBB und verdeutlichen die aktuelle Wesentlichkeit (Datengrundlage bildet die aktualisierte Wesentlichkeitsanalyse von 2021) der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen für den ÖBB-Konzern, insbesondere im Kontext zu Chancen und Risiken. Die Darstellung der Zusammenhänge der 17 ÖBB Nachhaltigkeitsbausteine mit den Themen der Wesentlichkeitsanalyse ist im GRI-Inhaltsindex (ab Seite 129) ersichtlich.

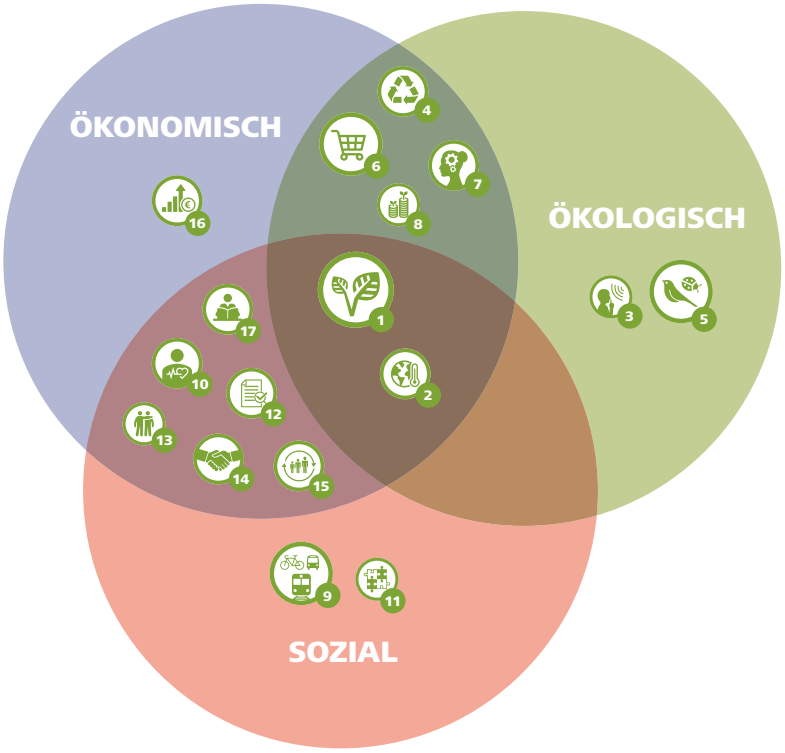
Highlights 2021

Mobilitätsmasterplan 2030. Der vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Jahr 2021 veröffentlichte Mobilitätsmasterplan hat das oberste Ziel, Wege zur Klimaneutralität im Verkehrssektor aufzuzeigen, wobei die Mobilitätswende einen vielfältigen Beitrag für

>

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

17 Bausteine mit ihren Wirkungsdimensionen in den drei Säulen der Nachhaltigkeit



Wirkungsdimensionen

- mittel
- moderat
- ausgeprägt
- beträchtlich

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2)
4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden
5. Artenvielfalt & Biodiversität
6. Nachhaltige Beschaffung
7. Innovation & Technologie
8. Sustainable 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

Sustainable Development-Goals – SDGs

Im September 2015 wurden die SDGs in einer Deklaration der UNO formuliert und sind am 1. Jänner 2016 in Kraft getreten. Mit der entsprechenden **Agenda 2030** soll die Welt nachhaltiger und gerechter werden. Dieses Programm umfasst 17 übergreifende Ziele für nachhaltige Entwicklung auf globaler Ebene. Die SDGs fokussieren die Themen **„Armutsbekämpfung“, „Schutz des Planeten“** und **„Sicherstellung von Wohlstand für alle Menschen“.** Durch die Zusammenarbeit verschiedenster Akteure aus Politik, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft sollen diese Ziele bis 2030 vollständig umgesetzt sein.

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 ÖBB haben ihre eigene Nachhaltigkeitsstrategie formuliert. Sie umfasst 17 Bausteine, darin sind die einzelnen SDGs direkt und indirekt relevant, wenn auch in unterschiedlicher Intensität und Ausprägung. Die Zusammenhänge der 17 ÖBB Nachhaltigkeitsbausteine und den Sustainable Development-Goals sind im GRI-Index sowie bei den einzelnen Maßnahmen ersichtlich.
GRI 102-12, 103-2

die Gesellschaft schafft. Klares Ziel im Schwerpunkt Verlagerung ist es, Verkehr und Transportleistungen, die sich nicht vermeiden lassen, auf umweltfreundliche Verkehrs- und Transportmittel, zum Beispiel Fahrrad, Bus und Bahn, zu verlagern. Für den ÖBB-Konzern stellen die Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 eine Wachstumschance dar, zugleich gilt es aber, im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten die Kapazität des Bahnsystems bis 2030 signifikant und geschickt zu steigern.

Dekarbonisierungspfad Mobilität. Die ÖBB Klimaschutzstrategie hat die schrittweise Dekarbonisierung des Unternehmens bis zum Zeitraum 2040 bis 2050 als Ziel definiert. Der erste Schritt ist die Klimaneutralität des Bereichs ÖBB Mobilität ab 2030. Zur konkreten Umsetzung wurde 2021 die Erarbeitung eines Dekarbonisierungspfades für den Mobilitätsbereich gestartet, um den Weg bis 2030 mit konkreten Maßnahmen zu beschreiben. Weitere Dekarbonisierungspfade für die Bereiche Gebäude und für die Scope-3-Emissionen werden folgen.

Nightjet. Im Mai 2021 konnten die ÖBB nach kurzer coronabedingter Pause ihr internationales Fernverkehrsangebot wieder hochfahren. Neben der Wiederaufnahme der bereits bestehenden Tag- und Nachtverkehre wurden bis Ende 2021 vier neue Nightjet-Linien eröffnet, darunter Wien – Amsterdam und die traditionelle Verbindung Wien – Paris. Mit umfassenden Sicherheits- und Hygienemaßnahmen sowie dem Angebot zur Buchung eines Privatabteils können die ÖBB ihren Kund:innen auch in Pandemiezeiten eine sichere Zugfahrt ermöglichen.

Green Deal-Arbeitsprogramm 2021. Eine konzernübergreifende ÖBB Lenkungsgruppe mit Expert:innen zu Energie, Klima und Umwelt, Gütermobilität, Personenmobilität und Infrastruktur beschäftigt sich seit 2020 intensiv mit dem „European Green Deal“ und dem Mitte des Jahres 2021 veröffentlichten „Fit for 55“-Paket. Die ÖBB verfolgen dabei ein klares Ziel, nämlich den Verkehr in der EU nachhaltiger und ressourceneffizienter zu gestalten. Von den Expert:innen in den Arbeitsgruppen werden Kommissionsentwürfe zu Gesetzesinitiativen fachlich gescreent und etwaige daraus resultierende Änderungsanträge formuliert. 2021 standen unter anderem die Vorschläge der Europäischen Kommission zum Europäischen Emissionshandelssystem (ETS), zu den Richtlinien Energieeffizienz, Erneuerbare Energien und Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe im Fokus.

Europe´s Rail Joint Undertaking. Im Dezember 2021 gründeten die ÖBB

NIGHTJET. Ende 2021 vier neue Nightjet-Linien gelauncht, darunter Wien – Amsterdam und die Kultverbindung Wien – Paris

gemeinsam mit 24 europäischen Partnern aus den Bereichen Bahn, Industrie und Forschung sowie der Europäischen Union das mit über 1 Milliarde Euro dotierte Forschungs- und Entwicklungsprogramm „Europe's Rail Joint Undertaking". Durch den Einsatz und die Weiterentwicklung verschiedener Technologien soll bis 2030 die Verlagerung auf die Schiene weiter forciert werden. Unterstützte Projekte, die unter ÖBB Beteiligung weiter vorangetrieben werden, sind beispielsweise die Weiterentwicklung der „Digitalen Automatischen Kupplung" (DAK) für den europäischen Schienen-Güterverkehr, die Stärkung grenzüberschreitender Güterverkehre, Innovationen im Bereich der Regionalbanen sowie die Automatisierung der Betriebsführung.

ÖBB Mobilität klimaneutral bis 2030

Die ÖBB Klimaschutzstrategie hat die schrittweise **Dekarbonisierung des Unternehmens im Zeitraum 2040 bis 2050 als Ziel definiert.** Der erste Schritt ist die Klimaneutralität des Bereichs ÖBB Mobilität ab 2030.

Bewusstseinsbildungsmaßnahmen zum Klimaschutz. Unter dem Motto „Klimaschutz auf einfache Art Menschen zugänglich und verständlich machen" wurde 2021 erstmals die ÖBB Climate Ranger Academy gemeinsam mit dem Klimaschutz-Start-up Glacier ins Leben gerufen. In Workshops und Gesprächsrunden mit Expert:innen konnten sich am Thema „Klimaschutz" interessierte Mitarbeiter:innen unternehmensweit austauschen und Praktisches zum Thema „CO_2-Reduktion im Alltag" lernen. Ein weiteres Highlight war die Etablierung des ÖBB KlimaTalks. Ziel ist es, Mitarbeiter:innen zum Thema „Klima" zu informieren. Im Austausch mit Expert:innen wie Katharina Rogenhofer, Klaus Schwertner oder Fridays for Future wurde bereits zwei Mal zum Onlinetalk geladen. Dieses spannende Format soll auch 2022 fortgesetzt werden.

Women in Rail – Vereinbarung. Nach drei Jahren Verhandlungsphase konnte im Herbst 2021 schließlich das „European Social Partner Agreement on Women in Rail" unterzeichnet werden. Dieses bindende Abkommen ist das erste dieser Art seit 15 Jahren, welches von 80 Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen sowie den europäischen Gewerkschaften unterzeichnet wurde. Die Vereinbarung greift aktuelle Herausforderungen wie Diversity und Digitalisierung auf und soll damit gezielt zur Förderung von Frauen im Eisenbahnsektor beitragen.

ESG-Ratings belegen die guten Nachhaltigkeitsleistungen der ÖBB. Die Nachhaltigkeitsleistungen der Gesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria, Österreichische Postbus AG, ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH wurden im Sommer 2021 erstmals von der deutschen Nachhaltigkeits-Ratingagentur imug | rating analysiert und bewertet. Beim dabei durchgeführten ESG-Performance-Rating (ESG = Environment, Sozial, Governance) gab es dafür fünf Mal „sehr gut". Die ÖBB-Infrastruktur AG wird bereits seit 2012 in regelmäßigen Abständen einem solchen Rating unterzogen und wurde dabei 2020 bereits zum vierten Mal als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet. <

KlimaTicket

Auf zu umfassender Nachhaltigkeit

DIE ÖBB sind klimafreundlich unterwegs, geben in allen Bereichen der Nachhaltigkeit volle Energie und verbessern sich laufend.

Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2021 orientiert sich wie bereits im Vorjahr an den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und gibt Einblick in Managementansätze, deren wesentliche Ziele und Stoßrichtungen. Die Maßnahmen zu den jeweiligen Bausteinen finden sich in einem gesonderten Teil des Berichtes (ab Seite 80).

Die 17 Bausteine gliedern sich in Teilbereiche und befassen sich mit ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit. Sie wurden anhand der Ziele der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung (UN SDGs) hergeleitet und mit den Ergebnissen der ÖBB Wesentlichkeitsanalyse 2021 abgeglichen.

Wesentliches Thema Klimaschutz

Auch auf Basis der Wesentlichkeitsanalyse 2021 hat sich Klimaschutz abermals als DAS wesentliche Thema für den ÖBB Konzern ergeben. Drei Jahre nach Veröffentlichung der ÖBB Klimaschutzstrategie wird auch im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht ein starkes Augenmerk auf Klimaschutz gelegt.

Wir sind Klimaschutz

KLIMASCHUTZUNTERNEHMEN ÖBB. Der Mobilitätssektor ist zentraler Bestandteil des Klimaproblems. Die Bahn und der öffentliche Verkehr sind ein wesentlicher Teil der Lösung, um die Klimaschutzziele erreichen zu können.

Managementansatz

Die EU hat sich mit ihrem Green Deal das Ziel einer klimaneutralen Wirtschaft bis 2050 gesetzt. In Österreich ist Klimaneutralität bereits ab 2040 als Ziel definiert. Die EU und Österreich haben sich dadurch klar für Klimaneutralität ausgesprochen. Als ein auf Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit ausgerichtetes Unternehmen sehen die ÖBB durch diese Ausrichtungen großes Potenzial für die Zukunft – vor allem im Verkehrsbereich.

Der Verkehr ist der zweitgrößte Verursacher von Emissionen durch Treibhausgase (THG) in Österreich. Innerhalb des österreichischen Verkehrssektors ist der Straßenverkehr der weitaus größte Verursacher von CO_2-Emissionen. Dazu kommt, dass – während die meisten anderen Sektoren ihren Ausstoß senken konnten – die Emissionen im Verkehr von 1990 bis 2019 – also bis kurz vor der Coronakrise – um 74 Prozent gestiegen sind. Trotz eines kurzfristigen pandemiebedingten Rückgangs der Mobilitätsleistungen in Österreich und auch weltweit, sieht man doch ganz deutlich, dass die Coronakrise keine Lösung für die Klimakrise mit sich bringt: Bahn und öffentlicher Verkehr sind ein wichtiger Teil der Lösung für mehr Klimaschutz und für die Erreichung der österreichischen Klimaziele. Im Jahr 2019 (vor Beginn der Pandemie) ersparten die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus der heimischen Umwelt rund vier Millionen Tonnen Treibhausgase pro Jahr. Damit sind die ÖBB nicht nur ein wichtiges Klimaschutzunternehmen des Landes, sie leisten auch einen wesentlichen Beitrag, um mögliche Straf- oder Kompensationszahlungen bei Nichteinhaltung der österreichischen Klimaziele 2030 gering zu halten.

Die ÖBB sehen in ihrer Ausrichtung auf eine klimaneutrale Wirtschaft ein starkes Wachstumspotenzial und streben eine weitere Verlagerung von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene beziehungsweise den öffentlichen Verkehr an. Um die bedeutende Rolle der ÖBB für den Klimaschutz weiter abzusichern, wollen die ÖBB selbstverursachte THG-Emissionen noch weiter reduzieren. Mit Dekarbonisierungspfaden gehen die ÖBB Reduktionsmaßnahmen gezielt an – auch über den Mobilitätsbereich hinaus. Um diese Strategie zu unterstreichen, haben die ÖBB 2019 eine Klimaschutzstrategie definiert. Der strategische Fokus der ÖBB Klimaschutzstrategie liegt primär auf der Reduktion des nationalen CO_2-Fußabdrucks in Österreich.

Weitere Verkehrsverlagerung

Die ÖBB sehen in ihrer Ausrichtung auf eine klimaneutrale Wirtschaft ein starkes Wachstumspotenzial und **streben eine weitere Verlagerung von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene** beziehungsweise den öffentlichen Verkehr an.

Ziele Klimaschutz

- CO_2-neutraler ÖBB Mobilitätsbereich bis 2030 (Scope 1 und 2 – ohne Gebäude)
- CO_2-Neutralität im Konzern 2040 – 2050 (Scope 1, 2 inkl. Gebäude sowie Scope 3 in unterschiedlichen Anwendungstiefen
- Weitere Verkehrsverlagerungen durch Attraktivierung des Systems und durch Steigerung der Kapazität – sowohl durch konventionellen Ausbau als

Klimaschutz

KENNZAHLEN

74

Prozent Anteil an elektrifizierten Strecken im Jahr 2021 in Österreich. Generell werden über 90 Prozent der Betriebsleistung auf der Schiene elektrisch erbracht. **2020:** 73,8 %

≈ 3

Mio. Tonnen CO_2-Ersparnis durch ÖBB Verkehrsleistungen* (Bahn und Bus); **2020:** 2,8 Mio. t*

* vermindert durch coronabedingten Rückgang von ÖBB Verkehrsleistungen

212.258

Tonnen CO_2eq-Emissionen des Sektors Mobilität (Scope 1 u. 2) im Jahr 2021; **2020:** 206.565 t. GRI 305-1

KLIMANEUTRALE MOBILITÄT. Ziel ist es, die THG-Emissionen im Schienen- und Busverkehr so weit zu reduzieren, dass 2030 Klimaneutralität erreicht wird

auch durch Nutzung neuer Technologien (Verdoppelung der Kapazität bis 2040)

Die ÖBB gehen zur Dekarbonisierung schrittweise und entlang folgender drei Bereiche vor: Mobilität, Gebäude und Scope-3-Emissionen.

Bereich Mobilität

Mobilitätsleistungen mit Bahn und Bus sind das Kerngeschäft der ÖBB und der erste Fokus der Klimaschutzstrategie. Ziel ist es, vor allem die THG-Emissionen der für den Schienen- und Busverkehr eingesetzten Energieträger so weit zu reduzieren, dass 2030 Klimaneutralität in diesem Bereich erreicht werden kann. Weitere Elektrifizierungen von Strecken, alternative Antriebe bei Schiene und Bus, die Forcierung des Ausbaus erneuerbarer Energieträger, die Steigerung der Energieeffizienz und die Erhöhung der Auslastung im Verkehr bilden hier den Fokus.

Elektrifizierung von Strecken. Ende 2021 sind rund 74 Prozent der Bahnstrecken im ÖBB Netz elektrifiziert. Mittels eines mehrstufigen Elektrifizierungsplans soll der Elektrifizierungsgrad bis 2030 auf 85 Prozent und bis 2035 auf 89 Prozent angehoben werden, sofern die Weiterentwicklung alternativer Antriebstechnologien nicht zu einer höheren Wirtschaftlichkeit aus Systemsicht führt.

Ziele
Anhebung des Elektrifizierungsgrades auf 85 Prozent bis 2030 und auf 89 Prozent bis 2035

Alternative Antriebe – Schiene. Über 90 Prozent der ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene werden bereits mit Elektrotraktion auf den elektrifizierten Strecken des ÖBB Netzes durchgeführt. Für Nebenstrecken und Verschubbereiche, 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 Antriebtechnologien im Kontext zu Elektrifizierungen vorgesehen.

Ziele
Schrittweise Umstellung der verbleibenden Dieselflotte auf alternative Antriebstechnologien

>

100
Prozent Anteil **erneuerbarer Energie im Bereich Bahnstrom** im Jahr 2021 in Österreich; **2020:** 100 %. GRI 302-1

200
Pkw der innerbetrieblichen Flotte der ÖBB fuhren im Jahr 2021 mit elektrischem Antrieb. **2020:** 100

3.032
GWh Gesamtenergieeinsatz der ÖBB (alle Energieträger, ohne Externe) im Jahr 2021 in Österreich; **2020:** 2.963 GWh. GRI 302-1, 302-4

Alternative Antriebe – Straße. Alternative Antriebstechnologien werden auch am ÖBB Straßenverkehrssektor forciert, bei der Österreichischen Postbus AG wie auch beim innerbetrieblichen Verkehr.

Ziele
- In Abstimmung mit den Auftraggebern der Verkehrsdiensteleistungen (Leistungsbesteller) schrittweise Umstellung der ÖBB Postbusflotte auf Elektro- und Wasserstoffbusse
- Auch der restliche ÖBB Fuhrpark (Dienst- und Nutzfahrzeuge) wird sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt: Pkw-Flotte ≤ 3,5 t bis 2030 elektrifiziert und Nutzfahrzeug-Flotte > 3,5 t bis 2030 zur Hälfte elektrifiziert

Erneuerbare Energien. Der Strom für die Züge der ÖBB stammt seit 2018 zur Gänze aus erneuerbaren Quellen – seit 2019 auch der Drehstrom für Betriebsanlagen wie Gebäude, Werkstätten oder Weichenheizungen. Der Strom aus erneuerbaren Energien ist die zentrale Säule für die Klimafreundlichkeit der Bahn. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Kosten für erneuerbare Energien steigen werden. Um in Zukunft noch unabhängiger vom Markt agieren zu können, soll daher die ÖBB Eigenproduktion von Strom aus erneuerbaren Energieträgern (Sonne, Wind, Wasser …) weiter erhöht werden.

Ziele
Steigerung der ÖBB Eigenproduktion von erneuerbaren Energien auf 40 Prozent im Bahnstrombereich bis 2030

Energieeffizienz. Energie, die nicht verbraucht wird, spart Kosten und CO_2. Der Schwerpunkt liegt hier bei der Optimierung der Betriebsführung von Zügen und beim effizienteren Einsatz von Strom und Diesel.

Ziele
Hebung von definierten Energieeinsparungspotenzialen: Einsparpotenzial (Stand Ende 2021) bis 2030 im Bereich Mobilität in Höhe von ≈ 190.000 MWh durch festgelegte Maßnahmenbündel zur Steigerung der Energieeffizienz bei Bahnstrom und Diesel

Erhöhung der Auslastung im Verkehr. Fahrzeugflotten schlauer beziehungsweise effizienter zu nutzen, um mehr Personen und Güter in Zügen und Bussen zu befördern, steht hier im Zentrum. Eingesetzte Transportfahrzeuge unter Verwendung der erforderlichen Energieformen optimal auszulasten, ist eine wesentliche Maßnahme für die Klimafreundlichkeit des Verkehrs.

Ziele
Forcierung auslastungssteigender Maßnahmen im ÖBB Personen- und Güterverkehr

Highlights 2021

Dekarbonisierungspfad Mobilität. In der Verantwortung für einen wirksamen Klimaschutz haben die ÖBB die Dekarbonisierung des Unternehmens und seiner Produkte als Fokusbereich definiert. Die Ambition lautet: Klimaneutralität des Bereiches ÖBB Mobilität ab 2030.Zur konkreten Umsetzung wurde 2021 die Erarbeitung eines Dekarbonisierungspfades für den Mobilitätsbereich gestartet, um den Weg bis 2030 mit konkreten Maßnahmen zu beschreiben. Neben der Darstellung der Ist-Situation standen erste geplante beziehungsweise fixierte Schritte zur Reduktion von THG-Emissionen (Strategien, Programme, Maßnahmen) und die Prognose der jeweiligen CO_2-Ersparnis im Mittelpunkt. Ebenso werden mögliche Maßnahmen zur Kompensation und deren Kosten (inkl. CO_2-Preisentwicklung) beschrieben. Bis Jahresende 2021 wurden in einer ersten Stufe des Dekarbonisierungspfades „Mobilität“ neun Schwerpunkte mit einem Einsparpotenzial von über 55.000 Tonnen CO_2 definiert. Die Umsetzung des Dekarbonisierungspfades wird laufend bewertet (Monitoring) und weitere Maßnahmen werden jährlich ergänzt und fortgeschrieben.

HOLZBAU IM BAHNHOFSBEREICH. Bauen mit einer

Klimaaktiv Pakt. Die ÖBB und zehn weitere Großbetriebe fixierten ein Klimapakt mit dem Klimaschutzministerium (BMK). Das gemeinsame Ziel ist es, den CO_2-Ausstoß bis 2030 gegenüber 2005 mindestens zu halbieren. Die ÖBB haben den im Sommer 2021 ausgearbeiteten Klimaschutzpakt der Initiative „klimaaktiv“ des BMK im Oktober 2021 unterzeichnet. Der erfolgte Beitritt der ÖBB zum Klimaaktiv-Pakt unterstreicht das Klimaengagement der ÖBB.

Ausblick 2022

- Dekarbonisierungspfad „Mobilität“ fortschreiben: Aktualisierung, Bewertung der THG-Reduktionspotenziale und Aufsetzen eines Umsetzungsplans
- Alternative Antriebe – am Beispiel

natürlichen und nachwachsenden Ressource

der Österreichischen Postbus AG: Die Vorbereitungen auf den Einsatz von elf E-Bussen im VOR-Linienverkehr am Schweinbarther Kreuz laufen auf Hochtouren, Betriebsstart ist im Dezember 2022

- Eigenproduktion von erneuerbaren Energien weiter forcieren: Neben einem Erweiterungs- und einem Re-Poweringprojekt zum Thema „Wasserkraft“ und der Weiterführung des Fotovoltaik-Ausbauprogramms engagieren sich die ÖBB auch im Bereich der Windkraft. Mitte 2022 soll die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit circa 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und diese direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen.

Bereich Gebäude

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

Ziele

- Definition von konzernweit abgestimmten Stoßrichtungen um die Reduktion der THG-Emissionen aus dem Bereich Gebäude strukturiert zu adressieren (Q1/2022)
- Erstellung Dekarbonisierungspfad „Gebäude“ in einer ersten Fassung bis Ende 2022
- Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030

Highlights 2021

Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030 läuft planmäßig. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt über insgesamt 250 ölbefeuerte Heizungsanlagen in ihren Bestandsgebäuden – der Heizölausstieg ist fixiert und erfolgt schrittweise. Die Reihenfolge und die Anzahl der bestehenden ölbefeuerten Heizungsanlagen, welche bis zum Geschäftsjahr 2030 auf Alternativenergieträger umgebaut werden, wurde in Abhängigkeit ihres Baujahres festgelegt. Im Geschäftsjahr (GJ) 2021 wurden 16 ölbefeuerte Heizungsanlagen abgetragen (Ausgangspunkt GJ 2019 256 Anlagen, Ende GJ 2021 234 Anlagen).

Gebäudesanierungen: Potenzialanalyse und Sanierungsprojekte 2021 („Grüne Immobilie“). Im Jahr 2009 wurde eine Potenzialstudie mit groben Angaben zu Gebäudeflächen und möglichen Einsparungspotenzialen für Energie und CO_2 erstellt. Die Studie wurde 2019 um den veränderten Gebäudebestand aktualisiert. Dabei wurden mehr als 4.000 Gebäude mit rund 816.000 Quadratmetern Gebäudefläche identifiziert und Energieeinsparungen vereinfacht auf Basis von Wärmedurchgangskoeffizienten (je Baujahr) und den Zielwerten des Österreichischen Instituts für Bautechnik berechnet. Daraus wurden folgende Standorte im Berichtsjahr 2021 konkret untersucht und priorisiert:

a. Aufnahmegebäude Pöchlarn
b. Bürogebäude Wörgl
c. Bad Aussee
d. Aufnahmegebäude Gloggnitz
e. Dienstgebäude Wagenwaschanlage Graz Vbf.

Die Sanierungen dieser Standorte sind in ihrer Planungsphase 2021 gestartet worden und stehen nun 2022 kurz vor der Bauausführung.

Kimaneutrale Gebäude

Die Energieversorgung der Gebäude (Strom, Wärme, Kälte …) und deren Optimierung – beispielsweise durch den Umstieg auf alternative Energieträger oder die Gebäudesanierung – stehen klar im Fokus für **konkrete Maßnahmen zur Reduktion von THG-Emissionen.** Klares Ziel in diesem Bereich ist die Klimaneutralität 2040 bis 2050.

Ausblick 2022

Nächste Schritte

- Festlegung konzernweiter strategischer Stoßrichtungen zur THG-Reduktion im Bereich Gebäude und Erarbeitung Dekarbonisierungspfad „Gebäude“
- Gebäudesanierungen „Grüne Immobilie“: 2022 sind weitere Sanierungsobjekte geplant:
  – Wien Langauergasse Bürogebäude
  – Wien Stadlau AG
  – Villach Dienstgebäude
- Umsetzung weiterer Umbauten für den Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen

>

Bereich Scope-3-Emissionen

In diesen Bereich fallen jene THG-Emissionen der ÖBB, die in der sogenannten Vorkette (z. B. durch Bereitstellung von Brennstoffen, Treibstoffen und Strom) oder entlang der Wertschöpfungskette verursacht werden. Das sind Emissionen, die bei der Herstellung der von den ÖBB beschafften Produkte und Leistungen (etwa Errichtung / Bau der Schieneninfrastruktur, Beschaffung von Schienenfahrzeugen bzw. Bussen) oder etwa auch bei Dienstreisen oder durch die Abfallentsorgung anfallen. Die Reduktion der Scope-3-Emissionen erfordert ein abgestimmtes Vorgehen auf nationaler und europäischer Ebene, da nur einige dieser Emissionen mit gezielten Maßnahmen direkt von den ÖBB beeinflussbar sind (beispielsweise Dienstreisen).

Bei anderen Bereichen sind die ÖBB vom europäischen und nationalen Markt und / oder von technologischen Entwicklungen abhängig. Dies gilt insbesondere für die Beschaffung von Bauleistungen, Infrastrukturanlagen sowie für neue Züge und Busse. Deswegen werden für das ÖBB Klimaneutralitätsziel 2040 bis 2050 in diesem Bereich, abhängig von den erwarteten Rahmenbedingungen, unterschiedliche Anwendungstiefen und Zielansprüche definiert.

Ziele

- Bilanzierung der Scope-3-Emissionen der ÖBB gezielt erweitern beziehungsweise weiterentwicklen (Basis zur Dekarbonisierung)
- Definition von konzernweit abgestimmten Stoßrichtungen, um die Reduktion der Scope-3-Emissionen strukturiert zu adressieren (Dekarbonisierungspfad) bis 2023

Highlights 2021

Anwendung des TCO (Total Cost of Ownership) CO_2-Modells gestartet. Im Berichtsjahr 2021 wurden in sechs Teilgesellschaften erste Pilotbeschaffungen mit dem TCO CO_2-Modell durchgeführt. Von den Lebensmitteln für die ÖBB Kantinen über die hochsichtbaren Warnwesten bis hin zu Fahrzeugen ist es den ÖBB gelungen, CO_2-Emissionen im Lebenszyklus der beschafften Produkte von den Lieferant:innen abzufragen, in die TCO-Betrachtung einzubeziehen und dadurch zu vermeiden. Alle Bestbieter waren auch diejenigen mit den geringsten CO_2-Fußabdrücken. Im Folgejahr 2022 soll die Anwendung von TCO CO_2 ausgeweitet werden.

Zusätzlich zum TCO CO_2-Ansatz wird in allen Beschaffungen die Nachhaltigkeits-Toolbox angewendet. Wo sinnvoll, werden somit von den Leadbuyern anwendbare Gütezeichen wie „Blauer Engel“, ISO-Normen wie die ISO 14001 oder gleisgebundener Materialtransport gefordert.

Kompensation der dienstlich notwendigen Flugreisen aus 2020 / 2021. Für Dienstreisen ist gemäß ÖBB Regelungen grundsätzlich die Bahn zu nutzen. Da Flugreisen aber auch für die Mitarbeiter:innen der ÖBB nicht immer vermeidbar sind, werden entstandene THG-Emissionen dienstlich notwendiger Flugreisen kompensiert – und zwar jährlich jeweils im Folgejahr.

Im Jahr 2021 sind ÖBB-weit rund 490 Tonnen an CO_2eq-Emissionen durch Flugreisen aus 2020 im Nachhinein kompensiert worden – zu einem geringen Teil direkt über Kompensationsangebote bestimmter Fluglinien, zum überwiegenden Teil erfolgte der Ausgleich gezielt über ein Klimaschutzprojekt der Universität für Bodenkultuer Wien (Aufforstung, Waldschutz und Agrarforstwirtschaft in Nepal).

Die Flugkilometer dienstlich notwendiger Flugreisen aus dem Berichtsjahr 2021 konnten im Vergleich zu 2020 weiter reduziert werden. Die Kompensation der THG-Emissionen aus den Flugreisen 2021 erfolgt im Frühjahr 2022.

Emissionskategorien (Scopes)

Die Grundlage für Scope 1 bis 3 bildet das **Greenhouse-Gas-Protocol.**
Scope 1: umfasst alle direkten Emissionen aus Verbrennungsprozessen – z. B. durch Mobilität bzw. Anlagen
Scope 2: beschreibt indirekte Emissionen aus der Erzeugung leitungsgebundener Energieträger (z. B. bei Erzeugung von Strom)
Scope 3: sonstige indirekte Emissionen, die nicht im Scope 2 enthalten sind und entlang der Wertschöpfungskette entstehen

SCOPE-3-EMISSIONEN meint THG-Emissionen in der

Ausblick 2022/23

- Identifikation maßgeblicher Scope-3-Emissionen im Konzern und THG-Bilanz für Scope 3 (2023)
- Festlegung konzernweiter strategischer Stoßrichtungen zur Reduktion von Scope-3-Emissionen und Dekarbonisierungspfad für Scope 3 starten (2023)

sogenannten Vorkette etwa beim Bau der Schieneninfrastruktur oder bei der Beschaffung von Fahrzeugen

- Start der Erarbeitung einer ÖBB Kreislaufwirtschaftsstrategie (2022)

Verkehrsverlagerung. GRI 203-1
Weitere Verkehrsverlagerungen auf die klimafreundliche Bahn sind, neben der Dekarbonisierung, großes Ziel der Klimaschutzstrategie – damit unterstreichen die ÖBB ihre Rolle für den Klimaschutz in Österreich.

Die Verlagerung des Verkehrs ist der zentrale Treiber und auch der wesentlichste Hebel der ÖBB Klimaschutzstrategie. Schon heute ersparen die ÖBB mit ihren Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) der heimischen Umwelt in einem gewöhnlichen Betriebsjahr rund vier Millionen Tonnen an THG-Emissionen. Deswegen gilt es, für die Zukunft so viel Verkehr wie möglich vom Luft- und Straßenverkehr auf die Schiene zu bringen. Das ist auch ein wichtiges Ziel im Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich.

Die ÖBB wollen die Leistungsfähigkeit auf der Schiene bis 2040 verdoppeln – und zwar durch Attraktivierung des Systems sowie durch konventionellen Ausbau und Nutzung neuer Technologien.

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

Ziele
Um die erforderliche Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu ermöglichen, wollen die ÖBB die Leistungsfähigkeit der Bahn bis 2040 verdoppeln.

Attraktivierung des Mobilitätsangebotes im Personenverkehr. Noch mehr Personen für Bahn und Bus zu begeistern, ist das erklärte Ziel. Im Fokus stehen die gesamte Mobilitätskette und weitere Qualitätssteigerungen für unsere Kund:innen.

Ziele
- Mobilitätskette: integrierte Mobilität weiter forcieren (First & Last Mile, ÖBB 360 …)
- Qualität weiter steigern: z. B. Fahrzeitverkürzungen, Zugänglichkeiten erleichtern

Attraktivierungen des Mobilitätsangebotes im Güterverkehr. Verbesserte Angebote sollen mehr Gütertransporte auf die Schiene bringen. Auch hier sind attraktive Lösungen für die gesamte Mobilitätskette wesentlich.

Ziele
- Mobilitätskette: Lösungen für die gesamte Mobilitätskette verbessern
- Verfügbarkeiten optimieren und ausreichende Kapazitäten bereitstellen
- Zugang zum System Bahn auch im Güterverkehr vereinfachen

Highlights 2021

Rahmenplan. Im November 2021 konnte mit der Verabschiedung des neuen ÖBB Rahmenplans für die Jahre 2022 bis 2027 mit einem Rekordinvestitionsvolumen von rund 18,2 Milliarden Euro durch die österreichische Bundesregierung ein weiterer wesentlicher Erfolg im Kampf gegen den Klimawandel verbucht werden.

Attraktivierung Personenverkehr: ÖBB Nightjet Wien – München – Paris im Dezember 2021 gestartet. Die ÖBB fahren in Kooperation mit der SNCF und DB ab 13. Dezember 2021 dreimal wöchentlich mit dem Nightjet von Wien nach Paris. Der Direktzug nach Paris lässt die Geschichte des Orientexpress, der bis 2007 auf dieser Verbindung unterwegs war, wieder aufleben. So kommen Reisende wieder klimafreundlich und sicher über Nacht in die französische Metropole. Diese Verbindung ist, gemeinsam mit der ebenfalls im Dezember gestarteten Nightjet-Verbindung Zürich – Amsterdam, die

>

erste neue Nachtzuglinie, auf die sich die europäischen Bahnunternehmen ÖBB, DB, SNCF und SBB Ende 2020 geeinigt haben. Damit soll ein weiterer Beitrag zum Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes und somit zur weiteren Verlagerung des Flugverkehrs auf die klimafreundliche Schiene geleistet werden.

Attraktivierung Güterverkehr: SmartLINK – der einfache Zugang zum System Schiene. Unter **smartlink.railcargo.com** stellt die Rail Cargo Group (RCG) den Link in die digitale RCG und damit zur ihrem gesamten Leistungsspektrum zur Verfügung. SmartLINK ermöglicht dabei nicht nur den einfachen Zugang zum System Schiene, sondern auch die klare Übersicht aller möglichen Bausteine, die für den Güterverkehr auf Schiene benötigt werden. Dazu zählt auch das digitale TransNET – verfügbar in mittlerweile elf Sprachen –, das seit März 2021 alle TransFER-Netzwerk-Verbindungen von und zu sämtlichen Häfen, Wirtschafts- und Industriezentren auf einen Blick zur Verfügung stellt. Unter dem Motto „TransNET, let's play!" können diese, aber auch Kombinationen erkundet und neue Routen erstellt werden.

Ausblick 2022

Ausbau Schieneninfrastruktur: Rahmenplan 2022 bis 2027. Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 wird an den vorherigen Rahmenplan 2021 bis 2026 angeknüpft, Projekte mit einem Gesamtvolumen von etwa 2,8 Milliarden Euro wurden neu aufgenommen. Eine wesentliche Neuerung betrifft die Investition zum österreichischen Teil des Brenner Nordzulaufes. Für den viergleisigen Ausbau zwischen Schaftenau und dem Knoten Radfeld (österreichischer Abschnitt) im Unterinntal ist nun die Finanzierung für den Bau hinterlegt. Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 werden wesentliche Aspekte des aktuellen Regierungsprogramms im Bahnbereich auf Schiene gebracht. Zusammen mit den geplanten Angebotsausweitungen und der Einführung des Klimatickets stellt dies ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaneutralität dar. Investitionen in die großen Hauptstrecken ermöglichen schnellere Verbindungen zwischen den Ballungsräumen Österreichs. Neben den großen Hauptstrecken werden die Regionalbahnen attraktiviert und weiter elektrifiziert. Damit wird der Umstieg auf die Bahn auch in den ländlichen Gebieten attraktiver. Zudem werden mehr Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen, sodass längere, schwerere und damit wirtschaftlichere Züge fahren können – das sichert die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der „Digitalisierung der Schiene" für mehr Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb. Für Reisende optimieren die ÖBB auch das Mobilfunknetz entlang der Strecken. Für eine zeitgemäße Information der Bahnreisenden wird auch in die Digitalisierung der Kund:inneninformation investiert.
Bei der Koralmbahn sind einzelne Teile bereits in Betrieb, die nächste große Teilinbetriebnahme ist für 2023 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt gehen die Streckenteile auf Kärntner Seite in Betrieb. Die Gesamtinbetriebnahme ist mit Fahrplanwechsel Ende 2025 geplant. Beim Semmering-Basistunnel schreiten die Arbeiten zügig voran: Bereits mehr als 80 Prozent des Tunnels sind im Rohbau bereits gegraben. Die Inbetriebnahme des Bahnverkehrs durch den Tunnel ist für den Fahrplanwechsel Ende 2028 geplant.

Maßnahmen im Bereich Scope-3-Emissionen

Die Reduktion der Scope-3-Emissionen erfordert ein **abgestimmtes Vorgehen,** denn einige dieser Emissionen sind mit gezielten Maßnahmen gut direkt von den ÖBB beeinflussbar (beispielsweise Dienstreisen). Bei anderen Bereichen **sind die ÖBB vom europäischen und nationalen Markt und / oder von technologischen Entwicklungen abhängig.**

DIE LETZTE MEILE. ÖBB 360 ist eine smarte Verknüp-

Attraktivierung ÖBB Personenverkehr: Ausbau der ÖBB 360 Mobilitätsservices. Auch 2022 steht der Ausbau der ÖBB 360-Mobilitätsservices im Fokus. Gemeinsam mit Partnern wie Gemeinden, Tourismusregionen, Unternehmen und Wohnbauträgern entwickeln die ÖBB nachhaltige Produkte und Services, damit die Reisenden ihre täglichen Wege bequem, lückenlos und ohne Privat-Pkw zurücklegen können. Erste Mobilitätshubs sind bereits in Betrieb gegangen – 2022 sollen nun in mehreren Gemeinden weitere folgen. Nachfolgend einige Beispiele:

ÖBB 360 B2G: Partizipation an der ersten Ausschreibung zur integrier-

fung der Verkehrsmittel, um ans Ziel zu gelangen

ten Mobilität der Stadt Baden im 1. Quartal 2022. Die ÖBB 360-Konzepte für Gemeinden sind ein Zusammenspiel von wegfinder-App (Zugänglichkeit zu den Mobilitätsservices), Kundenservice, Monitoring (Dashboard für die Gemeinden) und verschiedenen Mobilitätsservices (E-Scooter, E-Bikes, Carsharing, Postbus-Shuttle …), abgestimmt auf die jeweiligen Bedürfnisse der Gemeinden. ÖBB 360 konzipiert, stellt bereit und betreibt dieses Gesamtangebot (in Kooperation mit Mobilitätspartner:innen).

ÖBB 360 B2B

- 2022: Pilotprogramm mit den digitalen Features „Mobilitätsbudget“ und „Travel Management“ in der wegfinder-App mit Unternehmen wie ORF, ASFINAG, Oberösterreichische Sparkasse, Capgemini, SIGNA und ÖBB
- 2022: Start des internen Bikepools – 90 E-Bikes mit 31.03.

Die digitalen Features „Mobilitätsbudget“ und „Travel Management“ ermöglichen es Unternehmen, ihren Mitarbeiter:innen Budget und Guthaben für alle in der wegfinder-App integrierten Mobilitätsservices für private und dienstliche Mobilität zur Verfügung zu stellen.

Die strategische Ausrichtung der Rail Cargo Group (RCG) für mehr Schienengüterverkehr. Im mittelfristigen Trend ist zu beobachten, dass sich der Schienengüterverkehrsmarkt in Europa rasant transformiert – neue Branchen, neue Kund:innen, Fokus auf Digitalisierung, Innovation und Nachhaltigkeit. Die RCG investiert in die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Das Ziel ist, das System Schiene grundlegend zu transformieren. Neben höherer Effizienz und Flexibilität sollen vor allem der Zugang zum System Schiene vereinfacht und damit auch neue Kund:innengruppen erschlossen werden – all dies stets mit den Klimazielen vor Augen.

Im Zuge dessen treibt die RCG die Digitalisierung und Innovationen im Schienengüterverkehr weiter voran. Abläufe zu automatisieren, sie einfacher und schneller zu gestalten und analoge, aufwändige und teure Prozesse durch digitale Lösungen zu ersetzen, um in den Bereichen Kosten, Transparenz und Effizienz besser zu werden – das sind die erklärten RCG-Ziele. Das Kund:innensegment, das die RCG in den kommenden Jahren noch stärker ansprechen will, sind mittelständische Kund:innen, die Sendungsgrößen von einem Container bis hin zu einer Wagengruppe haben. Ihnen will man attraktive integrierte Tür-zu-Tür-Lösungen von der ersten bis zur letzten Meile anbieten. Das kann intermodal geschehen oder auch als konventioneller Transport mit einem Lkw im Vor- und Nachlauf. Das ist der primäre Wachstumsfokus der RCG für die Zukunft. Der Auftraggeber muss dabei nicht zwingend einen eigenen Bahnanschluss haben. <

Maßnahmen. Klimaschutz

Bereich Mobilität

Ausbau elektrifizierter Strecken

Umstellung auf alternative Antriebe

Wasserstoffzug

Ökologisierung der Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeuge

Einsatz von Elektro- und Wasserstoffbussen

Ökologisierung des innerbetrieblichen Fuhrparks

Initiativen zur Erhöhung der Eigenproduktion

100 Prozent grüner Bahnstrom in Tschechien und Deutschland

Energieeffizienzmaßnahmen im Bereich Mobilität

Klimaticket, neue Verbindungen und moderne Züge im Fahrplanjahr 2022

Auslastungsoptimierungen im Güterverkehr

Bereich Gebäude

Alternative Energieträger für den Heizölausstieg

Optimierungen Lüftungsanlagen

Bereich Scope-3- Emissionen

Ein Viertel weniger CO_2-Emissionen durch Eco-Beton

ÖBB Infrastruktur forciert Recycling

Baustoff Holz

ÖBB Wohnprogramm

Maßnahmen – weitere Verkehrsverlagerung:

Leistungsfähige / effiziente Schieneninfrastruktur

Attraktivierung Personenverkehr:

ÖBB 360

Park & Ride-Ausbau

Fahrrad@ÖBB

Bike & Ride

Attraktivierung Güterverkehr:

Stakeholder:innendialoge „Nachhaltiger Güterverkehr“

Gemeinsam mit Lamborghini für nachhaltige Logistik

> Details ab Seite 80

Treibhausgas-Emissionen der ÖBB 2021 (THG-Bilanz)

Die THG-Bilanz der ÖBB wird jährlich vom Umweltbundesamt berechnet. Zusätzlich zu Scope 1 und Scope 2 werden im Nachhaltigkeitsbericht 2021 erstmals auch Scope-3-Emissionen angeführt. Insbesondere in jenen Bereichen der Beschaffung von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen reicht die aktuell verfügbare Datengrundlage für eine detaillierte Berechnung noch nicht aus, sodass hierzu, aufbauend auf einer Grobberechnung durch externe Expert:innen aus dem Jahr 2018 (Datenbasis 2017), eine Abschätzung (mit Bandbreiten) in Form einer Hochrechnung erfolgt. Die detaillierte Aufbereitung bzw. Berechnung dieser Scope-3-Teilkategorien erfolgt schrittweise. In den Scope-3-Kategorien brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall, Geschäftsreisen (Flugreisen) und Pendeln der Arbeitnehmer:innen konnte bereits eine detaillierte Berechnung erfolgen.

Zusätzlich neu sind THG-Emissionen der internationalen (vollkonsolidierten) ÖBB Gesellschaften. Der strategische Fokus der ÖBB Klimaschutzstrategie liegt allerdings dennoch primär auf der Reduktion des nationalen CO_2-Fußabdrucks in Österreich. In diesem Sinne erfolgt eine detaillierte Betrachtung der nationalen Emissionswerte. Die Berechnung dieser THG-Bilanz erfolgte aufgrund der aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes. Bei der Berechnung der THG-Bilanz 2021 für ÖBB national (AT) wurden in der Bahnstromaufbringung auch Übertragungsverluste berücksichtigt.

Gesamter CO_2-Fußabdruck der ÖBB (national AT und international) im Jahr 2021 GRI 305-1 bis 3, GRI 305-5

CO_2eq in Tausend Tonnen, Darstellung nach Scopes 1, 2 und 3, Betrachtung market-based	Scope 1	Scope 2	Summe Scope 1+2	Scope 3	Vergleich zu 2020 Summe Scope 1+2
ÖBB national (AT)	244,413	17,338	261,751	1.700–2.500	253,769
ÖBB international	30,462	64,688	95,150		80,636
Summe	**274,875**	**82,026**	356,901	**1.700–2.500**	334,405

ERLÄUTERUNGEN

Scope 2: ÖBB national (AT) und ÖBB international: Betrachtung market-based*, Hinweis zu ÖBB international (aktuell unterschiedliche Datenverfügbarkeit / Datenqualität in den jeweiligen europäischen Ländern – an der Verbesserung der Datenqualität wird gearbeitet – um Unschärfen in der Datenerhebung abzufedern, wurde bei ÖBB international ein Risikoaufschlag von 20 % berücksichtigt

*market-based: Die marktbasierte Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben. Die standortbasierte Methode (location-based) spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren – z. B. eines Landes). Die ÖBB beziehen gezielt Strom aus erneuerbaren Energieträgern – und zwar für den Betrieb in Österreich und teils auch für den Betrieb international. Deswegen wurde für die THG-Bilanz die market-based Methode gewählt. Im Vergleich dazu betragen die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Strom) für ÖBB national AT: 89.544 t (market based: 17.338 t) bzw. ÖBB international: 100.380 t (market based: 64.688 t)

[1] Angabe einer Bandbreite: Scope-3-Emissionen aus der Beschaffung v. a. von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen derzeit auf Basis einer Grobberechnung aus 2017 für 2021 hochgerechnet. Wert variiert jährlich in Abhängigkeit des tatsächlichen Beschaffungsvolumens (v. a. Bau Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung). Für folgende Teilkategorien liegen bereits detaillierte Basisdaten und auch THG-Emissionen für 2021 vor: brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall (gefährlicher Abfall), Geschäftsreisen (Flugreisen), Pendeln der Arbeitnehmer:innen

Hinweis: An der Erhebung von Basisdaten zur weiteren Detaillierung der restlichen Scope-3-Emissionen wird schon gearbeitet. Die Darstellung weiterer wesentlicher Scope-3-Teilkategorien erfolgt schrittweise.

Energieeinsatz: Auflistung eingesetzter Energieträger im Jahr 2021. Ein gesamter ÖBB Energiebedarf rd. 3.580 GWh (ÖBB-national + ÖBB-international) im Jahr 2021 ist der dargestellten THG-Bilanz zugrunde gelegt.

Energieeinsatz ÖBB national und international im Jahr 2021 GRI 302-1

	ÖBB national (AT)		ÖBB international[1]	
Energieeinsatz in GWh	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**
Bahnstrom (inkl. Verluste)[2]	1.621,6	1.670,7[3]	361,1	426,1
Drehstrom	280,4	288,5	6,6	7,8
Erdgas	130,6	130,3	15,4	18,1
Fernwärme und Fernkälte	116,2	121,2	0,1	0,1
Feste und flüssige Brennstoffe	21,6	20,9	k. A.	k. A.
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge)[1]	792,5	800,7[3]	81,3	95,9
Gesamtenergiebedarf	**2.962,9**	**3.032,3**	**464,4**	**548,0**

ERLÄUTERUNGEN

[1] ÖBB international wurde für 2021 zum ersten Mal erhoben – deswegen 20% Risikoaufschlag, um mögliche Unschärfen in der Datenerhebung abzufedern. Daten aus 2020 wurden aufgrund der Leistungsentwicklung (km) 2020 zu 2021 (2021: ≈ 18% Steigerung gegenüber 2020) zurückgerechnet.

[2] Aufgrund des Betriebs der Bahnstrominfrastruktur in Österreich fallen Übertragungsverluste innerhalb der Systemgrenze des ÖBB-Konzerns an.

[3] Enthält auch geringe Energiemengen für innerbetrieblichen Verkehr (z. B. für Sonderfahrzeuge zur Schienenerhaltung), die mit der aktuellen THG-Bilanz noch nicht umfasst sind. Erweiterung erfolgt 2022.

k. A. = keine Angabe.

Die ÖBB gehen bei ihren Klimazielen beziehungsweise bei der Dekarbonisierung entlang von drei Bereichen vor: Mobilität (Kerngeschäft der ÖBB), Gebäude und Scope-3-Emissionen. Für die Dekarbonisierungspfade der Bereiche Mobilität und Gebäude (Scope 1 und 2) liegen solide Datengrundlagen vor – die Entwicklung von Reduktionsmaßnahmen für die Erreichung der strategischen Zielsetzungen der ÖBB Klimaschutzstrategie zu diesen Bereichen ist angelaufen.

Im Bereich der Scope-3-Emissionen ist es erstes strategisches Ziel, zunächst die Datengrundlage für die Erarbeitung eines konkreten Dekarbonisierungspfades herzustellen. Detaildaten zu ersten Scope-3-Teilkategorien liegen bereits vor, weitere sind in Erarbeitung. Die folgenden Detailangaben zum CO_2-Fußabdruck der ÖBB in Österreich (ÖBB national) im Jahr 2021 beschreiben die THG-Emissionen zu diesen drei Bereichen und die Entwicklungen zu 2020:

CO_2-Fußabdruck der ÖBB national (AT) im Jahr 2021 GRI 305-1 bis 3, GRI 305-5

CO_2eq in Tausend Tonnen, Darstellung nach Bereichen und aufgeteilt nach Scopes 1, 2 und 3

Bereiche	Scope 1	Scope 2	Scope 3	**Summe 2021**	Summe 2020
Mobilität					
PV Schiene	47,681	0,324		**48,005**	44,369
GV Schiene	30,905	0,174		**31,079**	29,767
Kältemittelverluste Schiene	8,578			**8,578**	7,216
Postbus	104,935			**104,935**	105,819
Kältemittelverluste Postbus	5,293			**5,293**	5,237
Eigene Lkw	0,100			**0,100**	0,103
Innerbetrieblicher Verkehr	14,268			**14,268**	14,054
Mobilität Summe	**211,760**	**0,498**		**212,258**	**206,565**
Gebäude					
Strom		0,172		**0,172**	0,161
Wärme (fossil)	31,652	15,688		**47,340**	46,109
Wärme (erneuerbar)	0,004			**0,004**	0,004
Kälte		0,980		**0,980**	0,930
Kältemittelverluste Gebäude	0,997			**0,997**	n. n. b.
Gebäude Summe	**32,653**	**16,840**		**49,493**	**47,204**
Summe Mobilität und Gebäude	**244,413**	**17,338**		**261,751**	**253,769**
Scope-3-Emissionen					
Brennstoff- u. energiebezogene Emissionen Mobilität[1]			64,687	**64,687**	63,192
Brennstoff- u. energiebezogene Emissionen Gebäude[1]			21,671	**21,671**	19,537
Abfall[2]			48,909	**48,909**	n. n. b.
Geschäftsreisen (Flugreisen)			0,265	**0,265**	n. n. b.
Pendeln der Arbeitnehmer:innen[3]			27,891	**27,891**	n. n. b.
Restliche Teilkategorien wie Beschaffung von Kapital- und Verbrauchsgütern bzw. Dienstleistungen, Upstream Transport …[4]			1.500 – 2.300	**1.500 – 2.300**	n. n. b.
Summe Scope 3 Emissionen			**1.700 – 2.500**	**1.700 – 2.500**	**1.700 – 2.500**
Gesamtsumme	**244,413**	**17,338**	**1.700 – 2.500**	**1.962 – 2.762**	

n. n. b. = noch nicht berücksichtigt.

ERLÄUTERUNGEN

* Scope 2 – market-based: Die marktbasierte Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben. Die standortbasierte Methode (location-based) spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren – z. B. eines Landes). Die ÖBB beziehen gezielt Strom aus erneuerbaren Energieträgern – und zwar für den Betrieb in Österreich und teils auch für den Betrieb international. Deswegen wurde für die THG-Bilanz die market-based Methode gewählt. Im Vergleich dazu betragen die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Strom) für ÖBB national (AT) Mobilität und Gebäude: 89.544 t (market-based: 17.338 t).

[1] Scope 3 aus Bereich Mobilität und Gebäude.

[2] THG-Bewertung gefährlicher Abfälle.

[3] Bewertung THG-Emissionen über Modellrechnung Umweltbundesamt.

[4] Angabe einer Bandbreite: Scope-3-Emissionen aus der Beschaffung v. a. von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen derzeit auf Basis einer Grobberechnung aus 2017 für 2021 hochgerechnet. Wert variiert jährlich in Abhängigkeit des tatsächlichen Beschaffungsvolumens (v. a. Bauinfrastruktur, Fahrzeugbeschaffung). Für folgende Teilkategorien liegen bereits detaillierte Basisdaten und auch THG-Emissionen für 2021 vor: brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall (gefährlicher Abfall), Geschäftsreisen (Flugreisen), Pendeln der Arbeitnehmer:innen.

Hinweis: An der Erhebung von Basisdaten zur weiteren Detaillierung der restlichen Scope-3-Emissionen wird schon gearbeitet. Die Darstellung weiterer wesentlicher Scope-3-Teilkategorien erfolgt schrittweise.

CO_2-Ausgleich (CO_2-Offset). Im Berichtsjahr 2021 entstandene THG-Emissionen aus dienstlich notwendigen Flugreisen (Scope-3-Emissionen aus Geschäftsreisen) und Scope 1–3-Emissionen aus den Warenlagern der Rail Cargo Austria in Lenzing und in Freudenau werden 2022 im Nachhinein kompensiert.

Entwicklung der Emissionen Scope 1, 2 und 3 im Jahr 2021. Die gesamten Treibhausgaemissionen (Scope 1, 2 und 3) des ÖBB Mobilitätsbereichs in Österreich haben sich im Jahr 2021 geringfügig auf rund 277.000 Tonnen (2020: rd. 270.000) erhöht. Im Vergleich zu 2019 (289.515 t) – vor der Coronapandemie – konnten im Jahr 2021 die THG-Emissionen reduziert werden. Die Reduktion der THG-Emissionen im Jahr 2020 war vor allem auf die durch die Coronakrise bedingten geringeren Verkehrsleistungen zurückzuführen. Der leichte Anstieg der CO_2eq-Emissionen im Schienenverkehr 2021 resultiert im ÖBB Personenverkehr aus einer Steigerung der Zugkilometer und im ÖBB Güterverkehr unter anderem aus gestiegenen Verschubleistungen in der Fläche. Bei Postbus und beim innerbetrieblichen Verkehr liegen die THG-Emissionen auf Vorjahresniveau. Die THG-Emissionen 2021 im Bereich Gebäude sind grundsätzlich auf gleichem Niveau wie 2020. Die leichte Erhöhung gegenüber 2020 ist in der zusätzlichen Berücksichtigung der Kältemittelverluste im Gebäudesektor begründet. Die dargestellten THG-Emissionen zu Scope-3-Teilkategorien sind teilweise bereits konkret berechnet und zum Teil aber noch geschätzt. Eine Entwicklung 2021 zu 2020 ist daher nur bei brennstoff- und energiebezogenen Emissionen aus den Bereichen Mobilität und Gebäude möglich.

Entwicklung der spezifischen Emissionsfaktoren und gesamter CO_2-Einspareffekt der ÖBB Verkehrsleistungen in Österreich. Der gesamte CO_2-Einspareffekt durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich beträgt im Jahr 2021 rund 3 Millionen Tonnen (2020: rd. 2,8). Dieser Wert konnte aufgrund des Anstiegs der ÖBB Verkehrsleistungen im Berichtsjahr 2021 wieder leicht verbessert werden. Das Vor-Corona-Niveau 2019 mit einem CO_2-Einspareffekt von rund 4,2 Millionen Tonnen wurde, bedingt durch die Auswirkungen der Pandemie, auch 2021 noch nicht erreicht.

Aufgrund der pandemiebedingt geringeren Auslastungen in den Jahren 2020 und 2021, insbesondere während der „Lockdown-Zeiten“ und in den Phasen der eingeschränkten grenzüberschreitenden Verkehre, ergibt sich für den spezifischen CO_2-Fußabdruck im Personenverkehr (Schiene und Bus) im Vergleich zu 2019 eine Verschlechterung der Werte.

Spezifischer CO_2-Fußabdruck von ÖBB Bahn und Bus in Österreich

Spezifische CO_2eq-Emissionen im Bereich Mobilität (inkl. Verschub)	2019	2020	**2021**
Personenverkehr Schiene (CO_2eq in g / Pkm)	5,8	9,5	**9,5**
Güterverkehr Schiene (CO_2eq in g / tkm)	2,8	2,9	**2,9**
Postbus (CO_2eq in g / Pkm)	53,9	85,3	**76,7**

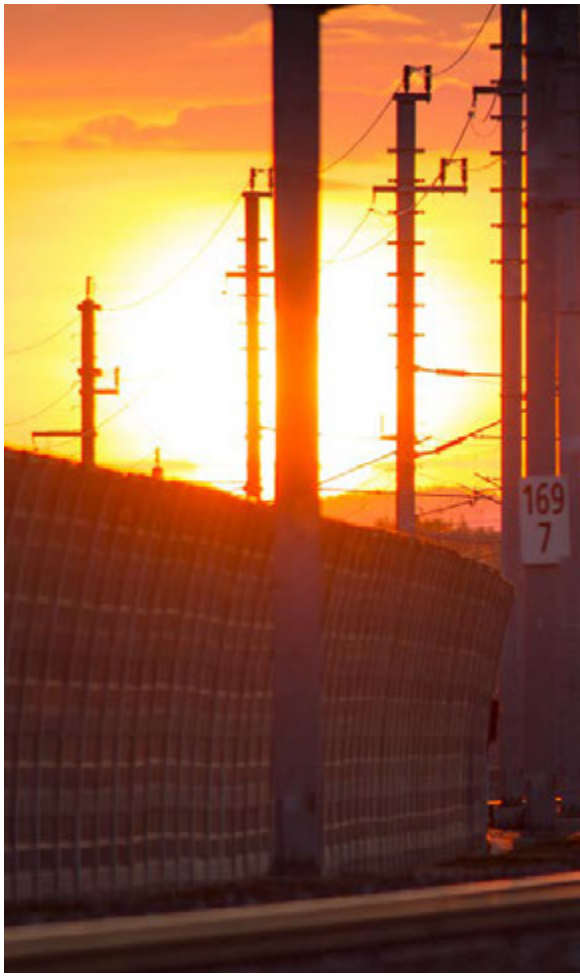
ERLÄUTERUNGEN
Vergleichswerte 2019 laut Umweltbundesamt: Pkw: 217,5g/Pkm, Flugzeug: 418,2g/Pkm, Lkw: 89,1g/tkm.

Vergleichswerte aus der aktuellen Österreichischen Luftschadstoffinventur (OLI) liegen laut Umweltbundesamt voraussichtlich erst im Mai 2022 vor.

ÖBB NAHVERKEHR.
In den Jahren vor der Coronapandemie haben die ÖBB im Nahverkehr mit rund 4.300 Zügen täglich in etwa 230 Millionen Fahrgäste jährlich bewegt. Um diese Leistung bewerkstelligen zu können, sind die 36 S-Bahnlinien der zentrale Baustein

Das System Bahn vorbereiten

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL. Der Klimawandel ist längst bei uns angekommen. Wie sich die ÖBB auf die bestehenden und noch kommenden Umwelteinflüsse vorbereiten.



KLIMABEDINGTE VERÄNDERUNGEN und aufkommen-

Managementansatz

Der Klimawandel stellt weltweit eine der größten Herausforderungen dar. Klimabedingte Veränderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen. Bei den ÖBB betrifft das im Besonderen die Infrastruktur und Assets des Unternehmens sowie in weiterer Folge den Umfang und die Qualität ihrer Mobilitätsdienstleistungen. Darüber hinaus müssen die ÖBB mögliche Beeinträchtigungen durch den Klimawandel sowohl für ihre Kund:innen wie auch für ihre Mitarbeiter:innen in Betracht ziehen.

Die sichere Bahnbetriebsführung sowie ein Optimum an Streckenverfügbarkeit sind eine Grundvoraussetzung, damit die ÖBB ihre Mobilitätsdienstleistungen anbieten können. Für die ÖBB haben daher der Schutz ihrer Bahninfrastruktur und ihrer Assets oberste Priorität. Zugleich sollen Beeinträchtigungen für Kund:innen sowie Mitarbeiter:innen möglichst gering gehalten werden. Um die Anpassung an den Klimawandel bestmöglich zu unterstützen, ist neben der Umsetzung von Präventivmaßnahmen auch die Etablierung von Monitoring- und Frühwarnsystemen von großer Wichtigkeit.

Die Etablierung eines Monitoring- und Frühwarnsystems unterstützt die Anpassung an den Klimawandel und dient dazu, aufkommende Gefahren frühzeitig zu erkennen. Die Präventivmaßnahmen der ÖBB wirken den negativen Einflüssen auf die Infrastruktur und ihre Assets entgegen. Die Schwerpunkte liegen dabei auf dem Schutz vor Naturgefahren, vor Einschränkungen bei der Energieerzeugung und vor Beeinträchtigungen für Kund:innen sowie Mitarbeiter:innen. Das Katastrophenmanagement der ÖBB sowie neue Angebote im Personen- und Güterverkehr sind weitere Maßnahmen, die die Anpassung an den Klimawandel unterstützen.

Zielsetzungen

- Gezielte Entwicklung und Erweiterung von geeigneten Vorbeugemaßnahmen
- Einführen von Monitoring- und Frühwarnsystemen, um Gefahren frühzeitig und rasch zu erkennen und effizient zu informieren
- Umsetzung der bereits definierten einheitlichen Vorgehensweise bei Arbeiten im Gleis
- Erhalt der Fläche an bewirtschaftetem Schutzwald
- Bedarfsgerechtes Anlagenmanagement bei den Steinschlag- und Lawinenverbauungen

Um die Natur und ihre Schutzfunktion nicht negativ zu beeinflussen, legen die ÖBB sehr großen Wert darauf, nur die notwendigsten Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu setzen – beispielsweise bei Steinschlag- und Lawinenverbauungen, da dies immer einen Eingriff in die Natur bedeutet. Im Vergleich zu 2020 wurde die Gesamtlänge an Steinschlag- und Lawinenverbauung auf 202 Kilometer, also um 11 Kilometer erhöht. Verglichen mit dem ÖBB Streckennetz von 4.871 Kilometern im Jahr 2021 handelt es sich dabei nur um rund 4 Prozent.

Anpassung an den Klimawandel

KENNZAHLEN

3.370

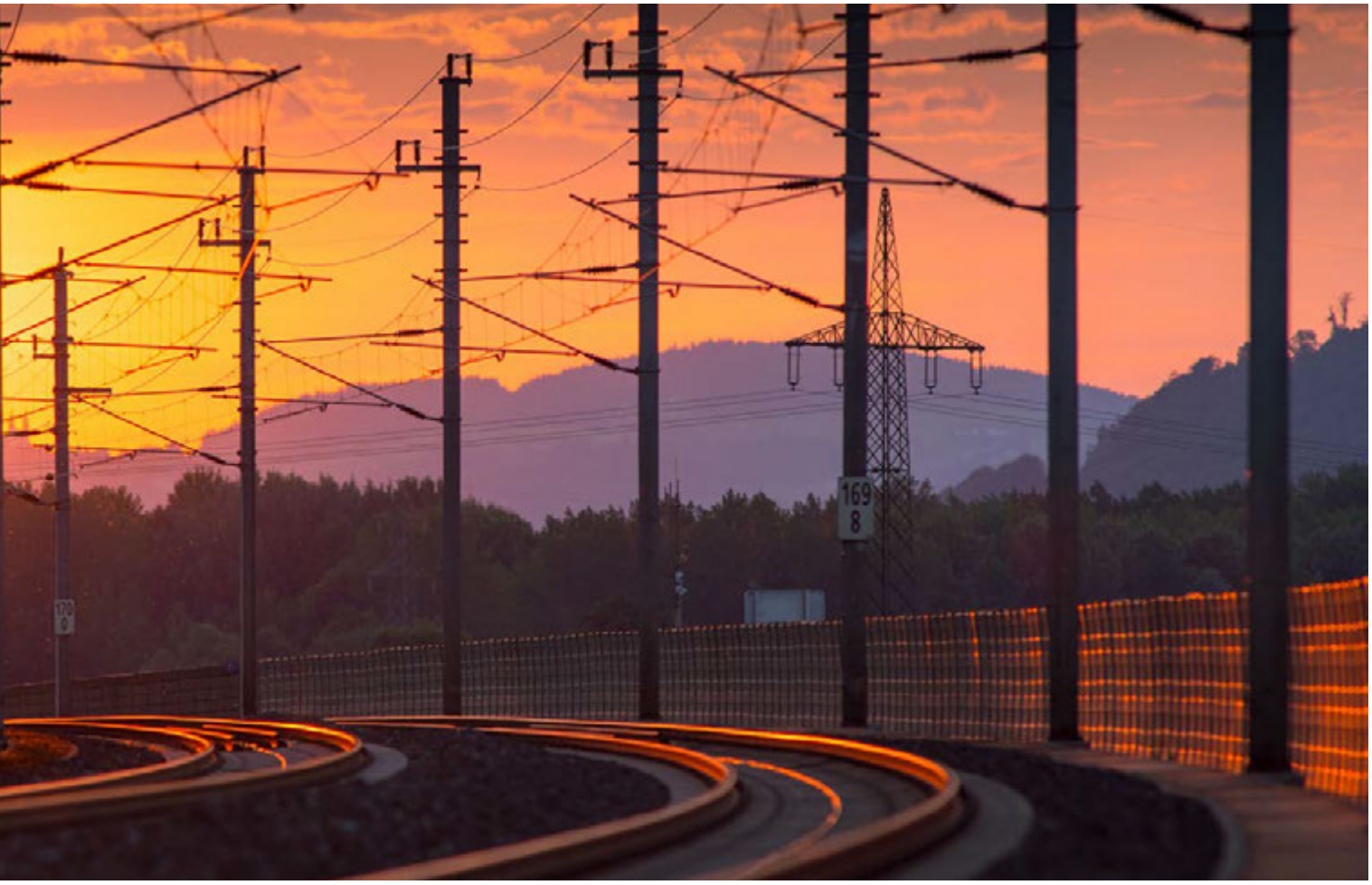
Hektar Schutzwald befinden sich entlang der Bahnstrecken (Stand 2021). Der Bestand ist seit 2017 konstant. Insgesamt besitzen die ÖBB 4.239 ha Waldfläche.

202

Kilometer Bahnstrecken sind mit **Steinschlag- und Lawinenverbauung** geschützt (Stand 2021). **2020:** 191 km

10.423

Bäume sind im Baumkataster der ÖBB verzeichnet (Stand 2021). **2020:** 10.786



de Gefahren frühzeitig erkennen sowie Präventivmaßnahmen gegen negativen Einflüssen setzen

Schäden an Bahnanlagen und Streckenunterbrechungen durch Stürme sind künftig vermehrt zu erwarten. Zudem können durch Hitze- und Wasserstress oder durch Schädlinge die Schutzfunktion der Wälder beeinträchtigt werden. Um die Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen zu schützen, ist ein funktionsfähiger und stabiler Schutzwald von großer Bedeutung. Daher setzen die ÖBB auf den Erhalt der Fläche an bewirtschaftetem Schutzwald, der mit 3.370 Hektar weiterhin gleichbleibend groß ist.

Auch im Jahr 2021 gab es mehrere Extremwetterereignisse, die die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur und damit auch die Pünktlichkeit vor große Herausforderungen stellt. Geografisch bedingt gibt es in Österreich nur sehr lange Umleitungsstrecken für die Züge und es kommen entsprechende Schienenersatzverkehre zum Einsatz. Damit diese wetterinduzierten Schadensereignisse bestmöglich reduziert oder vermieden werden können, wurde 2019 unter anderem das Projekt „clim_ect" gestartet und 2021 erfolgreich abgeschlossen. Mithilfe der Projektergebnisse können Aussagen zur Eintrittswahrscheinlichkeit eines wetterbedingten Schadensereignisses getroffen werden. Dies gelingt mit der Überschneidung der meteorologischen Daten inklusive Wetterbeobachtungen und einer konkreten kleinräumigen Bezugsebene. Damit können zukünftig Gefährdungskorridore auf der Schieneninfrastruktur identifiziert und präventive Handlungen gesetzt werden.

Reisen mit Komfort. Auch in heißen Sommern den Kund:innen ein angenehmes Reiseerlebnis anzubieten, ist der ÖBB-Personenverkehr AG ein wichtiges Anliegen. Dazu gehört neben anderem auch eine topausgestattete Flotte, die eine angenehme Reise in wohltemperierten Zügen und Bussen ermöglicht. Im Zusammenhang mit zahlreichen Upgrades wurden im Laufe der Jahre immer mehr Züge mit Klimaanlagen ausgestattet. Bei Ankäufen neuer Garnituren gehört dies selbstverständlich bereits zum Standard.

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.

GRI 201-2

Ausblick 2022

Mit der Weiterarbeit am Projekt „INGEMAR" (Intelligentes Naturgefahrenmanagement- und Risikobeurteilung) sollen in den nächsten Jahren weitere Schritte im Naturgefahrenmanagement gesetzt werden. Durch das Verbinden von Prognosen, technischen Maßnahmen und lokalem Wissen bei Naturereignissen soll effizienter und proaktiver reagiert werden können. <

205

Verschiedene Baumarten gibt es auf den Flächen der ÖBB (Stand 2021). **2020:** 198

Maßnahmen. Anpassung an den Klimawandel

Ökowaldinseln, clim_ect, INGEMAR

Bestehende Maßnahmen: infra:wetter, Naturgefahrenhinweiskarten

> Details ab Seite 90

Leise und sauber unterwegs

EMISSIONEN INKL. LÄRM. Die Umweltbilanz des Schienenverkehrs ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern die Nummer eins. Dennoch wollen die ÖBB stetig besser werden.

SCHALLSCHUTZWÄNDE sollen die Schallemissionen

Managementansatz

Der Sektor Verkehr ist in Österreich für etwa 16 Prozent der Staubemissionen und für rund 55 Prozent der Stickstoffoxidemissionen (Teil der klassischen Luftschadstoffe) verantwortlich – Hauptverursacher ist der Straßenverkehr. Schallemission 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 Bahn ist das mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsmittel, dennoch verursacht die Bahn auch Emissionen. Neben den Treibhausgasemissionen (Hinweis: THG-Emissionen werden im Baustein Klimaschutz behandelt) sind klassische Luftschadstoffe wie NO_x (Stickstoffoxid) oder NO_2 (Stickstoffdioxid), die bei Schienen-, Bus- und innerbetrieblichem Verkehr mit Diesel ebenso wie bei Heizungsanlagen im stationären Bereich entstehen. Weiters treten beim Betreiben von Bahn und Bus Schallemissionen und Erschütterungen, Staub und Feinstaub sowie Lichtverschmutzung und elektromagnetischer Smog auf.

Im Sinne einer nachhaltigen Ausrichtung des Unternehmens wollen die ÖBB alle Arten von Emissionen, die eine Belastung für Mensch und Umwelt darstellen können, reduzieren. Das gilt umso mehr, als diese aufgrund des angestrebten Ausbaus des Schienenverkehrs zunehmen werden. Mit wirkungsvollen Maßnahmen wollen die ÖBB mögliche Belastungen für Anrainer:innen und Natur durch Emissionen minimieren und zugleich den Komfort und die Sicherheit für ihre Kund:innen maximieren.

Die ÖBB Themenfelder zur Reduktion von Emissionen sind:

- Schallemissionen / Erschütterungen
- Klassische Luftschadstoffe (Hinweis: über THG-Emissionen wird im Baustein Klimaschutz speziell berichtet)
- Lichtverschmutzung / elektromagnetische Felder

Belastbare Güterwagen

Neben den Treibhausgasemissionen sind **klassische Luftschadstoffe wie NO_x (Stickstoffoxid) oder NO_2 (Stickstoffdioxid)**, die bei Schienen-, Bus- und innerbetrieblichem Verkehr mit Diesel ebenso wie bei Heizungsanlagen im stationären Bereich entstehen.

Verminderung von Schallemissionen und Schutz vor Erschütterungen / Vibrationen

Schienenverkehr 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, Belastungen durch Schallemissionen und auch Belastungen durch Erschütterungen (Vibrationen) für die Anrainer:innen von Bahnstrecken noch weiter zu senken und den Fahrkomfort für Fahrgäste (z. B. Nachtzug) noch weiter zu erhöhen. Grundsätzlich ist für die-

Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2)

KENNZAHLEN

≈ 950
Kilometer Schallschutzwände haben die ÖBB bis Ende 2021 errichtet.

5,6
Millionen Euro haben die ÖBB 2021 in **infrastrukturseitigen Schallschutz** investiert (Bestandsschallschutz, Schallschutzwände & Förderung Objektschutz). **2020:** 6,6 Mio. Euro

65
Kilometer Schallschutzdämme haben die ÖBB bis Ende 2021 errichtet.

entlang der Bahnstrecken weiter reduzieren – derzeit auf rund 1.000 Kilometern entlang von Österreichs Bahnstrecken

sen Baustein die Systemsicht bestehend aus einer Interaktion von Infrastruktur und Fahrzeugen im Fokus.

Zielsetzungen

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

Infrastrukturseitige Maßnahmen

- Weitere Forcierung des ortsfesten Lärmschutzes
- Errichtung weiterer Schallschutzwände und -dämme (knapp 1.000 km Neubau- und Bestandsstrecken sind jetzt schon abgedeckt)
- Effizienter Lärmschutz, gemeinsam mit Ländern, Städten und Gemeinden – durch Förderung von Schallschutzwänden und Einbau von Schallschutzfenstern und -türen in hochbelasteten Gebieten
- Finanzielle Anreize für Eisenbahnverkehrsunternehmen, um Umstieg auf lärmarme Güterwagen zu forcieren: von Dezember 2017 bis Ende 2021 erhalten Kund:innen auf dem ÖBB-Schienennetz einen „Lärmbonus" auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE), wenn sie Güterwagen mit leisen umgerüsteten Verbundstoff-Bremssohlen verwenden
- Umsetzung der Vorgaben der TSI-Noise („quieter routes") in Österreich mit Fokus auf nationale / internationale Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehungsweise Wagenhalter: ab 8. Dezember 2024 dürfen auf sogenannten „leisen Strecken" nur mehr leise (umgerüstete) Güterwagen verkehren
- Lärmminderungsmaßnahmen auch in der Instandhaltung des Schienennetzes (Schienenschleifen …)
- Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen (Zustand von Schienen, Aufbau / Schichtung des Erdreiches auf dem Übertragungsweg …)

Fahrzeugseitige Maßnahmen

- Vollständige Ausrüstung der in Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen bis Anfang 2021
- Weitere Anwendung geltender technischer Normen / Standards in Hinblick auf die Lärmminderung bei der Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen

≈ 15.300

Stück leise Güterwagen im Bestand der RCA im Jahr 2021 im Einsatz. **2020:** ≈ 14.500

2.429

Busse im Bestand der Österreichischen Postbus AG in den emissionsärmeren **Normklassen Euro 5 / EEV sowie Euro 6** und damit weitere Optimierung gegenüber dem Vorjahr. **2020:** 2.301

≈ 1.167

Tonnen Stickstoffoxide (NO_x) verursachte der ÖBB Dieselverbrauch in Österreich im Jahr 2020.*

* Hinweis: grober Berechnungsansatz unter Anwendung eines NO_x-Durchschnittswertes je Liter Diesel laut Umweltbundesamt; NO_x-Emissionsfaktor für Diesel 2021 aktuell noch nicht verfügbar

POSTBUS. 2.429 Busse der emissionsärmeren Normklassen Euro 5/EEV und Euro 6

im Personen- und Güterverkehr und von Bussen für den Personenverkehr auf der Straße
- Umsetzung fahrzeugseitiger Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen (Zustand des Rollmaterials, Gewicht / Geschwindigkeit und Zusammensetzung von Zügen …)
- Forschung und Entwicklung – zur Forcierung neuer und innovativer Maßnahmen zur weiteren Verringerung von Bahnlärm sowie von Erschütterungen und Vibrationen
- Lärmminderung im Bahnbetrieb durch gezielte Schulung und Information von Mitarbeiter:innen (Lärmschutzanweisungen für Verschub bzw. Betrieb)

Klassische Luftschadstoffe

Hinweis: CO_2-Emissionen werden im Baustein Klimaschutz behandelt.

Klassische Luftschadstoffe (NO_2 Stickstoffdioxid, NO_x Stickstoffoxid …) werden bei den ÖBB ähnlich wie Treibhausgasemissionen zu großen Teilen bei Verbrennungsprozessen ausgestoßen – einerseits im Verkehr (z. B. Dieseleinsatz im Schienen- / Bus- u. innerbetrieblichen Verkehr), andererseits bei stationären Anlagen (Heizanlagen). Staub- und Feinstaubbelastungen bei den ÖBB stammen oft auch aus anderen Quellen – vor allem aus Bau- und Erhaltungsprojekten.

Zielsetzungen

- Luftschadstoffe im Verkehr und aus stationären Quellen weiter verringern und auch Staub- beziehungsweise Feinstaubbelastungen gering halten

Dabei wird anhand folgender Stoßrichtungen vorgegangen:
- Luftschadstoffe im Verkehr – etwa Reduktion von Emissionen aus der Verbrennung (v. a. Stickstoffoxide und Kohlenmonoxid) zum Beispiel durch Motorentechnik (Abgasstandards, Euro-Klassen …) und dem Reifen- und Bremsabrieb (v. a. Stäube)
- Luftschadstoffe aus der stationären Verbrennung (z. B. Ölheizungen)
- Staub- bzw. Feinstaubbelastungen durch ÖBB Bau- bzw. Erhaltungsprojekte (in erster Linie Ausbau und Optimierung Schieneninfrastruktur)

Lichtverschmutzung und elektromagnetische Felder

Lichtquellen wie beispielsweise Bahnhofsbeleuchtungen und beleuchtete Werbetafeln sind künstliche Lichtquellen und haben teils erhebliche Auswirkungen auf das Leben von Tieren, Pflanzen und Menschen. Andererseits sind ausreichend beleuchtete Verkehrsflächen auch maßgeblich für die Sicherheit unserer Kund:innen und für den Bahnbetrieb. Beim Thema Lichtverschmutzung ist sensibles Vorgehen gefragt, dasselbe gilt für elektromagnetische Felder.

Der Einsatz von elektrischer Energie zur Bahnstromversorgung und der Betrieb elektrischer Anlagen (z. B.: 16,7-Hz-Anlagen, Umspann- bzw. Umrichterwerke, Freileitungs- bzw. Oberleitungsanlagen) kann elektromagnetische Immissionen verursachen. Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen können erforderlich sein um Mitarbeiter:innen, Kund:innen und Anrainer:innen zu schützen. Die Auswirkungen elektromagnetischer Felder können in vielen beruflichen Situationen der ÖBB gegeben sein – sogar bei Büroarbeitsplätzen. Die ÖBB sind von diesem Themenfeld vielfältig betroffen – die Minimierung und der Schutz vor elektromagnetischen Feldern ist daher ein wichtiges Ziel.

Zielsetzungen

- Minimierung von Lichtverschmutzungen – unter Berücksichtigung des sicheren Bahnbetriebs
- Reduktion der Einwirkung elektromagnetischer Felder auf Betroffene (Mitarbeiter:innen, Kund:innen und Anrainer:innen)

Lichtverschmutzung
- Optimaler Einsatz von Beleuchtungen – unter Berücksichtigung eines sicheren Bahnbetriebs
- Einsatz geeigneter Leuchtmittel (z. B. Ersatz von Quecksilber Hochdrucklampen) und sinnvolle Planung / Umsetzung von Beleuchtungen (z. B. Verzicht auf direkte Lichtemissionen nach oben) – bringt zusätzliche Möglichkeit Energie zu sparen

Elektromagnetische Felder
- Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf Betroffene (Mitarbeiter:innen, Kund:innen, Anrainer:innen) gering halten
- v. a. bei Anlagen zur Bahnstromversorgung beziehungsweise beim

LICHTQUELLEN wie beispielsweise Bahnhofsbeleuchtungen sind künstliche Lichtquellen und haben teils Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Menschen

Betrieb elektrischer Anlagen
- bei sonstigen Prozessen (Bau- und Instandhaltungsprozesse bis hin zu Büroarbeitsprozessen)

Highlights 2021

Wirkungsvolle Schallschutzmaßnahmen. Rollende Räder erzeugen Schall aufgrund physikalischer Gesetze, welche sich nicht außer Kraft setzen lassen. Die ÖBB unternehmen jedoch alles, um Schallemissionen des Schienenverkehrs einzudämmen und zu verringern. Im Zuge von Lärmsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzfenster errichtet und gefördert. Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Lärmschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt. Dadurch befanden sich im Jahr 2021 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf knapp 5.000 Kilometern Streckenlänge (Betriebslänge) und knapp 10.000 Kilometern Gleislänge rund 1.000 Kilometer an Schallschutzwänden und Schallschutzdämmen. Im Berichtsjahr 2021 wurden zusätzlich 11 Kilometer Schallschutzwände errichtet.

Postbus: Weitere Forcierung emissionsarmer Busse. 2.429 Busse der emissionsärmeren Normklassen Euro 5/EEV und Euro 6 stehen Ende 2021 im Bestand der Österreichischen Postbus AG. Das sind um 128 Stück mehr als Ende 2020.

Die Einhaltung geltender technischer Normen und Standards bei der Neuanschaffung von Verbrennungsfahrzeugen wie etwa Bussen ist die wesentliche Grundvoraussetzung, um beispielsweise klassische Luftschadstoffe (NO_2, NO_x) im Verkehr zu reduzieren oder zu begrenzen.

Ausblick 2022

Die Zukunft der leisen Gleise. Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm werden im Rahmen von Forschungsprojekten bei der ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet: Diese betreffen sowohl die systematische Testung von Oberbaukomponenten als auch die wechselseitigen Abhängigkeiten Fahrzeug – Fahrweg in schalltechnischer Hinsicht.
- GLAS: Glasklare Schallschutzwände, Auswirkungen auf Schallausbreitung
- LEWEI: Lärm- und erschütterungsarme Weiche
- LOW Noise Train Phase 2
- PAAB – psychoakustische Analyse auffälliger Bogengeräusche

Eine Auswahl an Forschungsprojekten findet sich im Rahmen der Initiative „Leise Gleise“ auf **https://konzern.oebb.at/de/leise-gleise/forschung-entwicklung**

Heizölausstieg. Umsetzung weiterer Umbauten für den Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030 <

Maßnahmen. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2)

Leisere Strecken und leisere Wagen

Monitoring Schallemission Eisenbahnverkehr Wörthersee

Umrüstung von Güterwagen auf leisere LL-Bremssohlen

Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030

> Details ab Seite 91

Die vorhandenen Mittel mit Bedacht einsetzen

RESSOURCENMANAGEMENT. Bei der Eisenbahn denkt man in längeren Zyklen. Der verantwortungsvolle Umgang mit den vorhandenen Mitteln hat immer schon hohe Priorität. Dennoch wollen sich die ÖBB auf diesem Gebiet weiter verbessern. **GRI 413-1**

Managementansatz

Pro Jahr verbrauchen wir Menschen im Schnitt eine so große Menge an Ressourcen, dass zur nachhaltigen Abdeckung in diesem Jahr 1,75 Erden verfügbar sein müssten. Für den aktuellen Ressourcenverbrauch Österreichs wären derzeit sogar 3,5 Erden nötig. Der achtsame und nachhaltige Umgang mit Ressourcen muss also klar im Fokus stehen – das gilt auch für die ÖBB. Für die Errichtung und den Erhalt von Bahninfrastruktur sowie den Betrieb werden Wasser und andere Rohstoffe sowie Materialien benötigt. Ebenfalls eine wertvolle Ressource ist der Flächenverbrauch. Hier hat der öffentliche Verkehr mit nur sieben Quadratmetern je beförderter Person einen weit geringeren Flächenverbrauch als der motorisierte Individualverkehr mit 100 Quadratmetern.

Übergeordnetes Ziel der ÖBB ist es, den Einsatz ihrer Rohstoffe und Materialien gering zu halten, Ressourcen und vor allem Kosten zu sparen. Insbesondere wollen die ÖBB Chemikalien und Schadstoffe so weit wie möglich reduzieren. Abfälle sollen weitgehend vermieden und eine Kreislaufwirtschaft gefördert werden. Auch beim Flächenverbrauch ist es das Ziel der ÖBB, diesen auf das notwendigste Ausmaß zu beschränken.

Die ÖBB möchten die Kreislauffähigkeit von Produkten und Leistungen in ihre Beschaffungs- und Investitionsstrategien systematisch einbeziehen. Wesentliche Themenfelder sind die Reduktion von Primärrohstoffen, die aktive Materialerhaltung sowie die Verlängerung der Nutzungsdauer. Mit der Anwendung von Circular-Economy-Wirtschaftsprinzipien können die ÖBB Kosten senken, Ressourcen langfristig sichern sowie ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit fördern. Die Umsetzung erfolgt durch ein gezieltes Rohstoff- und Ressourcenmanagement. Um möglichst wenig Abfall zu produzieren, soll der Einsatz von nachhaltigen Materialien forciert werden. Nicht vermeidbare Abfälle werden einer Weiter- und Wiederverwertung sowie einer nachhaltigen, gesetzeskonformen Entsorgung zugeführt.

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen eine Vorreiterrolle im Bereich der Kreislaufwirtschaft einnehmen und die Transformation Österreichs zu einer nachhaltigen Wirtschaft unterstützen.
- Die ÖBB wollen Rohstoffe / Materialien sowie Produkte effizient und nachhaltig einsetzen und chemische Stoffe / Schadstoffe so weit wie möglich verringern.
- Die ÖBB wollen ein Rohstoffmanagement forcieren, um optimal mit den vorhandenen Abfällen umzugehen
- Wasserverbrauch soll auch zukünftig konstant gehalten und wo möglich verringert werden.
- Die Reduktion der Bodenversiegelung und des Flächenverbrauchs ist ein wichtiges Umweltziel für den ÖBB-Konzern.

Ressourcen / Kreislaufwirtschaft GRI 301-1, 306-2

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen eine Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Ressourcenverbrauch und die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Das spart Ressourcen und ebenso Kosten.

Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser

KENNZAHLEN

5,484 Mio.
Tonnen nicht gefährliche Abfälle (exkl. Deponie) haben die ÖBB 2021 verursacht. **2020:** 6,469 Mio. t. GRI 306-3

2,3
Millionen Kubikmeter betrug der **Wasserverbrauch der ÖBB** 2021. **2020:** 1,8 Mio. m³. GRI 303-5

0,025 Mio.
Tonnen gefährliche Abfälle haben die ÖBB 2021 fachgerecht entsorgt. **2020:** 0,026 Mio. t. GRI 306-2

MIT DER ANWENDUNG von Circular-Economy-Wirtschaftsprinzipien können die ÖBB Kosten senken sowie ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit fördern

Ressourcenmanagement in den Teilkonzerngesellschaften. Im Bereich der **ÖBB-Technische Services GmbH,** die für die Wartung der Schienenfahrzeuge verantwortlich ist, spielt der Umgang mit Ressourcen eine wesentliche Rolle. Im Jahr 2021 sind um 0,4 Prozent mehr umweltrelevante Stoffe als im Vergleich zum Vorjahr angefallen (2021: 1.332 Tonnen, 2020: 1.309 Tonnen). Forciert wird zum Beispiel ein sorgsamer Umgang beziehungsweise eine Reduktion der verbrauchten Menge an Klebern oder Lacken. Zusätzlich dazu wird bei ÖBB-Technische Services auf das Thema Komponentenaufarbeitung gesetzt. 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".

Durch eine Reduktion des Materialverbrauchs je Wagon um 20 Prozent gelingt es der **Rail Cargo Group,** bei ihren TransANT-Güterwagen Ressourcen zu schonen. Nach ihrem Lebensende werden die Güterwagen vollständig verschrottet und für die Produktion von neuem Stahl wiederverwendet, 2021 wurden in der Rail Cargo Austria 6.372 (VJ: 6.477) Tonnen an Wagenmaterial so einer neuerlichen Verwertung zugebracht.

Innerhalb der **ÖBB-Infrastruktur AG** spielt der Umgang mit Ressourcen sowie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien eine wesentliche Rolle. Dies äußert sich zum Beispiel auch in Form der maschinellen Reinigung von Gleisschotter und dessen Wiedereinbau im Schotterbett sowie in Form von >

Ressourcen

	2020	**2021**
ÖBB-Technische Services-GmbH – Komponentenaufbereitung (REUSE) in Stk.		
Druckluft und Bremsbauteile	38.965	**37.406**
Dieselmotoren / Getriebe	187	**196**
Klimaanlagen	1.126	**1.228**
Fenster	1.940	**2.575**
ÖBB-Infrastruktur AG – Rückgewinnung Gleisschotter in Tonnen		
Rückgewinnung Gleisschotter durch Reinigungsmaschinen	194.000	**320.000**
Rückgewinnung Gleisschotter durch maschinelle Untergrundsanierung	24.000	**23.000**

4.871

Kilometer betrug die **Betriebslänge des ÖBB Streckennetzes** 2021.
2020: 4.875 km

Untergrundsanierungen mittels Aushubmaschine (AHM). Dabei wird der obere Bereich des Schotterbettes gebrochen, mit Neumaterial vermengt und als Tragschicht wieder im Gleis eingebaut. Das restliche Gleisschottermaterial wird gemeinsam mit dem Untergrund ausgehoben und entsorgt. Somit erfolgt eine Wiederverwendung im Sinne der Ressourcenschonung und eine Reduktion der Abfallmenge.

Der Prozess hin zu einer effizienten und kostensparenden Kreislaufwirtschaft im ÖBB-Konzern ist aktuell im Gange und wird 2022 mit der Präzisierung der Zieldefinition sowie durch das Setzen von spezifischen Maßnahmen weiter vorangetrieben.

Abfall

GRI 301-2, 306-1, 306-3

Als Teil der Strukturierung rund um die Kreislaufwirtschaft wird auch Abfall eine der Stoßrichtungen sein, um vorhandene Ressourcen optimal zu nutzen. Dazu wird die Entwicklung eines Rohstoffmanagements in der ÖBB vorangetrieben. Über 99 Prozent der anfallenden Abfallmenge des ÖBB-Konzerns entfallen als Bauherr großer Bauvorhaben im Zuge von Investitionen (Erneuerung / Neubau / Ausbau), aber auch bei der Instandhaltung (Inspektion / Wartung / Entstörung / Instandsetzung) auf die ÖBB-Infrastruktur AG. Im Jahr 2021 wurde mit rund 5,51 Millionen Tonnen um 15 Prozent weniger Abfall erzeugt als im Jahr 2020 (VJ: 6,50 Mio. t). Mit 5,48 Millionen Tonnen macht der nicht gefährliche Abfall (gefährlicher Abfall: 0,02 Mio. t) den größten Teil der Gesamtabfallmenge des ÖBB-Konzerns aus. Rund 98 Prozent der nicht gefährlichen Abfallmengen entfallen dabei auf Abfälle aus Bautätigkeiten, diese haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 15 Prozent reduziert und liegen aktuell bei 5,38 Millionen Tonnen (VJ: 6,38 Mio. t). Die Menge an deponiertem Material hat mit den intensiven Bautätigkeiten im Bereich Infrastruktur zu tun. Rund 79 Prozent der Bauabfälle werden einer Beseitigung zugeführt, wobei im Jahr 2021 56 Prozent auf betriebsfremde Deponien verbracht wurden. Die Menge der gefährlichen Abfälle im ÖBB-Konzern blieb im Vergleich zum Vorjahr mit einer Verringerung von rund 6 Prozent relativ konstant.

Die Entsorgung von Abfällen des ÖBB-Konzerns wird in der Regel über das RCG-Tochterunternehmen Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH abgewickelt, welche die Abfälle ausschließlich an befugte Abfallsammler oder -behandler übergibt. Die Datenerhebung erfolgt über interne Prozesse und Systeme (Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem; ÖBB-Infrastruktur), EDM-Meldungen, AlSAG-Meldungen etc. getrennt für jedes Kalenderjahr. Die Umsetzung der neuen Anforderungen in der Berichterstattung mit der neuen Abfalltabelle wird auch 2022 weitergeführt, um die Zuordnung einzelner Abfallfraktionen zu präzisieren.

Wasser

Ein wesentlicher Baustein zur Vermeidung von Ressourcenverschwendung und **überhöhtem Wasserverbrauch ist eine Verbesserung der Effizienz der Wassernutzung** in allen Sektoren. 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 und bei der ÖBB Postbus AG 6 Quellen.

Wasser GRI 303-1, 303-5

Ein wesentlicher Baustein zur Vermeidung von Ressourcenverschwendung und überhöhtem Wasserverbrauch ist eine Verbesserung der Effizienz der Wassernutzung in allen Sektoren. 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 Österreichischen Postbus AG gibt es sechs Quellen. Generell betreiben die ÖBB keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leiten diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Abfallkennzahlen auf einen Blick GRI 306-3

Abfallart in Tonnen [t]
Gefährlicher Abfall
Verwertung
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung
Beseitigung
Betriebsfremde Deponien:
Nicht gefährlicher Abfall
Verwertung
Recycling (Übergabe an Recycler):
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung
Beseitigung
Betriebsfremde Deponien:
Betriebseigene Deponien:
Gesamtabfall
davon Verwertung:
davon Beseitigung:

Gefährlicher Abfall wird vor dem Recycling mechanischen, biologi-
Es wurde nicht zwischen Verwertung / Beseitigung am / außerhalb

BEI DEN ÖBB-TECHNISCHE SERVICES werden knapp 600.000 Komponenten von Schienenfahrzeugen – wie zum Beispiel Laufradsätze – aufgearbeitet

bis 306-5

Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		**Summe**	
2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	**2021**
21.151	**18.999**	**5.251**	**5.864**	**54**	**136**	**0**	**0**	**26.456**	**24.999**
17.645	17.982	5.246	5.725	4	136	0	0	22.895	23.843
984	379	1.438	1.951	4	136	0	0	2.426	2.466
16.661	17.603	3.808	3.774	0	0	0	0	20.469	21.377
3.506	1.017	5	139	50	0	0	0	3.561	1.156
3.506	*1.017*	*5*	*139*	*50*	*0*	*0*	*0*	*3.561*	*1.156*
6.376.311	**5.383.895**	**21.647**	**26.252**	**54.445**	**58.609**	**16.225**	**15.575**	**6.468.629**	**5.484.331**
1.287.449	1.124.845	20.657	23.455	54.348	58.457	16.182	15.461	1.378.636	1.222.218
506.432	660.470	11.779	10.962	54.348	58.457	3.417	3.552	575.976	733.441
684.413	250.989	0	0	0	0	0	0	684.413	250.989
86.874	211.004	0	2	0	0	0	0	86.874	211.006
88	90	487	3.817	0	0	0	0	575	3.908
9.642	2.292	8.391	8.673	0	0	12.765	11.909	30.799	22.874
5.088.862	4.259.050	990	2.798	97	152	43	114	5.089.992	4.262.114
1.949.271	*2.394.192*	*990*	*2.798*	*97*	*152*	*43*	*114*	*1.950.401*	*2.397.256*
3.139.591	*1.864.858*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*3.139.591*	*1.864.858*
6.397.463	**5.402.894**	**26.898**	**32.116**	**54.499**	**58.745**	**16.225**	**15.575**	**6.495.085**	**5.509.331**
1.305.095	***1.142.827***	***25.903***	***29.180***	***54.352***	***58.593***	***16.182***	***15.461***	***1.401.532***	***1.246.061***
5.092.368	***4.260.067***	***995***	***2.937***	***147***	***152***	***43***	***114***	***5.093.553***	***4.263.270***

schen und chemisch-physikalischen Verfahren zugeführt.
vom Standort unterschieden, da am Standort nicht relevant ist, außer im Falle der betriebseigenen Deponie. Diese ist als Kategorie angeführt.

KONSEQUENTES AUFARBEITEN von Komponenten wie zum Beispiel Laufradsätze

Im Jahr 2021 kam es zu einer Erhöhung des Wasserverbrauchs um 28 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, der Wasserverbrauch betrug 2021 2,3 Mio. Kubikmeter (VJ: 1,8 Mio. m³). Bei einer Teilkonzerngesellschaft wurden zum Zeitpunkt der Berichtslegung des Vorjahrs nur rund 75 Prozent der Wasserzähler erfasst.

Ein wesentlicher Punkt für die Gewährleistung einer langfristig sicheren und stabilen Gleisanlage stellt die nachhaltige Bahnentwässerung des Fahrweges von Eisenbahnen dar. Dabei entstehen aus dem regelmäßigen Bahnbetrieb grundsätzlich keine Verunreinigungen. Doch nicht nur im Betrieb, sondern auch in der Bauphase ist sicherzustellen, dass Gewässer nicht negativ beeinflusst werden. Um dies zu gewährleisten, werden in den einzelnen Bauphasen chemische Untersuchungen des Wassers durchgeführt. Die Wassereinleitung erfolgt gemäß den Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes nur im Einklang mit den entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen.

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 entsprechenden Reinigung unterzogen.

Wässer bei möglichen 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.

Gefahrgut

Gefahrgut wird auf der Schiene nach der **Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr** (kurz: RID) transportiert. Als Gefahrgüter werden Stoffe und Gegenstände bezeichnet, von denen bei Transport und Lagerung eine Gefahr für Umwelt und Gesundheit ausgehen kann, zum Beispiel durch Gifteinwirkung, Brand oder Explosion. **Der Transport von Gefahrgut auf der Schiene ist dabei jedenfalls wesentlich sicherer als beispielsweise auf der Straße**. Im Jahr 2021 gab es im ÖBB-Konzern keine wesentlichen Vorfälle.

Fläche und Boden

Die Betriebslänge des ÖBB Streckennetzes betrug 2021 4.871 Kilometer (2020: 4.875 km), die Grundstücksfläche 189,6 Quadratkilometer (2020: 190,2 km²). Damit sind sowohl die Streckenlänge wie auch die Grundstücksfläche im Vergleich zum Vorjahr minimal gesunken. Umso bemerkenswerter ist es, dass die Schiene im Vergleich zur Straße mit deutlich weniger Fläche auskommt. Vom Verkehrsbündnis Allianz Pro Schiene e. V. wurde 2020 erhoben, dass man beim motorisierten Individualverkehr pro beförderter Person von 100 Quadratmetern Fläche ausgehen muss. Auf der Schiene sind es pro Person nur sieben Quadratmeter. Bahnfahren ist daher nicht nur klimafreundlicher, sondern hat auch einen wesentlich geringeren Flächenbedarf als der Straßenverkehr. Während die Straßenflächen in den letzten Jahren ständig gewachsen sind (Zuwachs 2020: +5,5 km²), ist bei der Bahn allerdings ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen (Quelle: UBA). Das hat einerseits mit den Neuklassifizierungen von Landbedeckungen zu tun (z. B. wurde Wald, der auf Bahngrund steht, früher der Verkehrsinfrastruktur zugerechnet), andererseits aber auch mit den verkehrspolitischen Entscheidungen, dass gewisse Nebenstrecken aufgelassen und innerstädtische Logistikflächen für die Stadtentwicklung aufgegeben werden.

Mit einem sehr überraschenden Ergebnis wurde das Projekt „Potenzialflächenanalyse“ bei der ÖBB-Infrastruktur 2021 abgeschlossen. In Summe besitzt die ÖBB-Infrastruktur AG mehr unversiegelte Wald- und Wiesenfläche als versiegelte Verkehrsflächen (siehe Maßnahmen ab Seite 92). Um die Bodenversiegelung und den Flächenverbrauch noch weiter zu reduzieren, wurde 2021 ein Programm gestartet, mit dem Entsiegelungsmaßnahmen in den Regelwerken und im Rahmenplan evaluiert werden. Erste Pilotprojekte wurden beziehungsweise werden in den nächsten Jahren durchgeführt. <

Maßnahmen. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser

Nachhaltiges Veranstaltungsmanagement
Bodenversiegelung
Potenzialflächenanalyse

> Details ab Seite 92

ÖBB FERNVERKEHR. Rund 270 Fernverkehrszüge täglich haben in den Vorkrisenjahren rund 35 Millionen Fahrgäste jährlich bewegt. Viel zu dem Erfolg haben der ÖBB Premiumzug Railjet sowie das neue Tempo auf der Weststrecke beigetragen. In rund fünf Jahren soll die Südstrecke diesem Beispiel folgen

Der Bahndamm als integrierter Lebensraum

ARTENVIELFALT & BIODIVERSITÄT. Die Modernisierung von Bahnstrecken steht für die ÖBB in keinem Widerspruch zum Erhalt und Schutz von Pflanzen- und Tierarten. **GRI 413-1**

SCHIENENBIENEN. Mit dem Projekt wird insbesonders

Managementansatz

Um ihren Kund:innen österreichweit ein flächendeckendes Bahnangebot bieten zu können, betreiben die ÖBB fast 10.000 Kilometer Bahngleise, die durch und in die Natur führen. Diesem Eingriff steht der Umstand gegenüber, dass Bahnstrecken (mittlerweile) aber auch wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für Pflanzen und Tiere sind. Zudem sind die ÖBB überzeugt, dass ein intakter Lebensraum eine gute Lebensqualität für alle Menschen sichert.

Als Klimaschutzunternehmen wollen die ÖBB auch zur Wahrung von Artenvielfalt und Biodiversität beitragen. Negative Auswirkungen auf die Umwelt sollten so gering wie möglich gehalten werden, um natürliche Lebensräume zu erhalten.

Die Berücksichtigung von Arten- und Naturschutz erfolgt bereits bei der Planung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen auf Grundlage der entsprechenden Bundes- und Landesgesetze. Maßnahmen, die einen Eingriff in die Natur bedeuten, werden so umgesetzt, dass negative Auswirkungen so gering wie möglich gehalten oder durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden. Darüber hinaus unterstützen die ÖBB Naturschutzprojekte, die den Erhalt der biologischen Vielfalt fördern. Das Thema „Artenvielfalt & Biodiversität" ist zudem Inhalt bewusstseinsbildender Trainings und Fortbildungen.

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen bis 2022 in der Vegetationskontrolle auf Gleisanlagen auf den Einsatz von Glyphosat gänzlich verzichten.
- Die ÖBB wollen bei ihren Mitarbeiter:innen die Bewusstseinsbildung zum Thema „Artenvielfalt & Biodiversität" vorantreiben.
- Zur Schaffung und Verbesserung von Lebensräumen an und um die Bahn wollen die ÖBB im Rahmen der Möglichkeiten gezielte Initiativen umsetzen.
- Arten- und Naturschutzmaßnahmen sollen im Einklang mit den betrieblichen Anforderungen der Bahn umgesetzt werden.

In einer ähnlichen Größenordnung wie im Vorjahr wurden 2021 7.847 Gleiskilometer auf eine vorhandene Vegetation kontrolliert (vgl. 2020: + 0,3 %). Zum Einsatz kam dabei rund 5,3 Tonnen Glyphosat, 0,7 Tonnen weniger als im Vorjahr (vgl. 2020: –15 %). Beim Vergleich der tatsächlich behandelten Gleisfläche und der kontrollierten Gleisfläche wird ersichtlich, dass verglichen mit 2020 6 Prozent weniger kontrollierte Fläche als im Vorjahr auch tatsächlich behandelt werden musste. Bei der Interpretation der Kennzahlen gilt es zu bedenken, dass sowohl der Pflanzenwuchs auf der Gleisfläche durch unterschiedliche Umweltfaktoren wie beispielsweise Regen oder Hitze beeinflusst wird. Gleiches gilt auch für den Einsatz von Spritzgeräten.

Highlights 2021

Zur Erhöhung der Biodiversität entlang der Strecke wird Wert auf eine spezielle

Artenvielfalt & Biodiversität

KENNZAHLEN

7.847

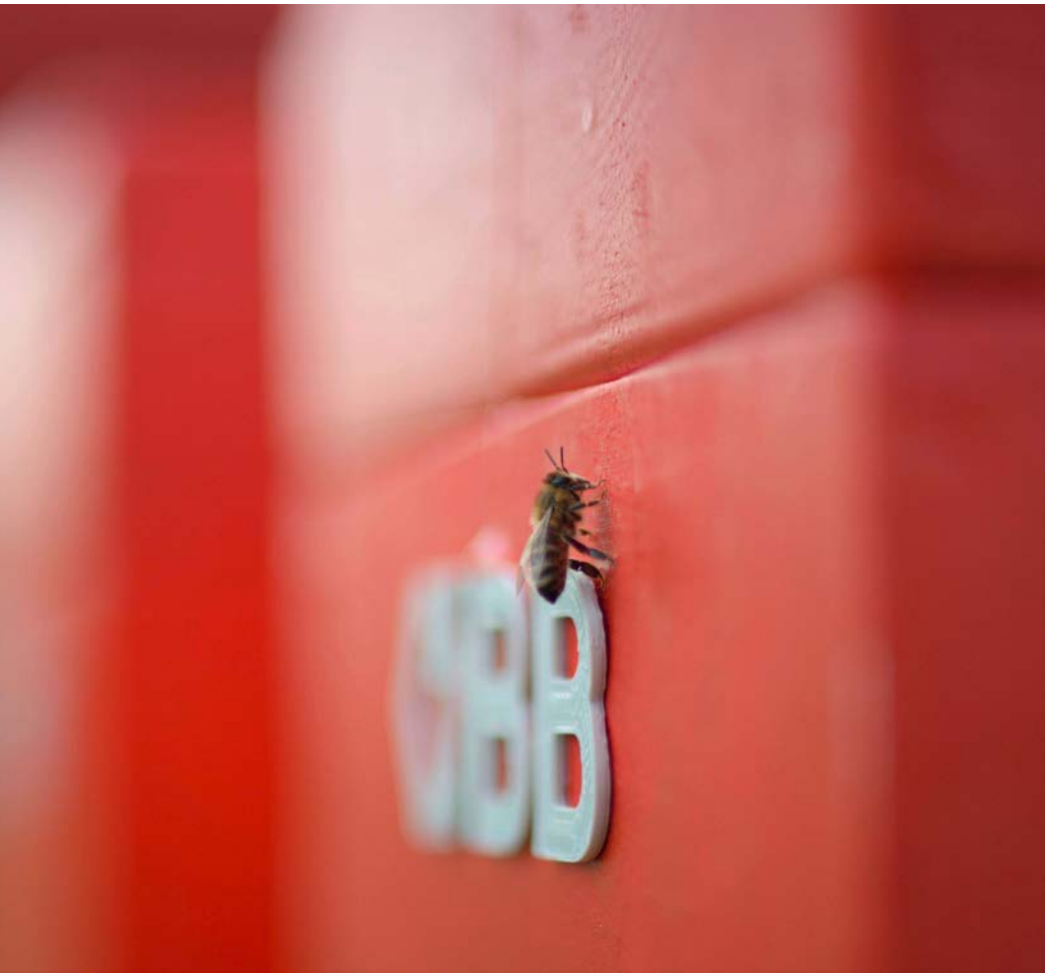
Kilometer Gleisstrecken wurden im Jahr 2021 **auf Vegetation kontrolliert. 2020:** 7.820 km

5,3

Tonnen **Glyphosat** wurden im Jahr 2021 entlang der Bahnstrecken eingesetzt. **2020:** 6,2 t

5.290

Hektar auf Vegetation kontrollierte Flächen im Jahr 2021. **2020:** 5.286 ha



Bienen ein Lebensraum entlang der Bahn geboten und der ÖBB Schienenhonig ist im Webshop erhältlich

Gestaltung der Bahndämme und Böschungen gelegt. Planung und Bau der Anlagen sind bereits auf die Förderung von verschiedene Vegetationstypen am Bahndamm abgestimmt, um die Vielfalt der Fauna und Flora weiter zu forcieren. 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.

Um die Berücksichtigung der jeweiligen Roten Listen der gefährdeten Arten zu gewährleisten, kommen zusätzlich zu den Genehmigungsverfahren bei sämtlichen Neu- und Ausbauprojekten, welche im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant und umgesetzt werden, auch spezifische, umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS bzw. Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, RVE) zum Einsatz.

Ein Highlight des Jahres 2021 war der Abschluss des Vertrages mit dem Land Oberösterreich zur naturschutzfachlichen Pflege von 33 besonders wertvollen Flächen mit einer Gesamtausdehnung von 4,5 Hektar, die sich auf Bahngrund befinden. Das Land Oberösterreich übernimmt damit die erforderlichen Pflegemaßnahmen wie Einzelstammentnahmen, Mahd, Rückschnitt, Neophytenbekämpfung und Abtransport des Grünschnitts, um die schützenswerten Biotoptypen zu erhalten. Eine Win-win-Situation für den Naturschutz und die Bahn.

Fokus auf Artenvielfalt und Naturschutz

Die Berücksichtigung von Arten- und **Naturschutz erfolgt bereits bei der Planung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen** auf Grundlage der entsprechenden Bundes- und Landesgesetze. Maßnahmen, die einen Eingriff in die Natur bedeuten, werden so umgesetzt, dass negative Auswirkungen vermieden, so gering wie möglich gehalten oder durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden.

1.710

Hektar kontrollierte Flächen, die im Jahr 2021 **tatsächlich behandelt** wurden.
2020: 2.012 ha

Ausblick 2022

Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Mit Beginn des Jahres 2022 soll das angestrebte Ziel der ÖBB-Infrastruktur AG, kein Glyphosat auf Gleisanlagen der ÖBB auszubringen und die Pflanzenschutzmittel mit diesem Wirkstoff durch Alternativen zu ersetzen, verwirklicht werden. Hier soll eine Umstellung auf alternative verfügbare Pflanzenschutzmittel erfolgen. Zusätzlich dazu beteiligt sie sich weiterhin intensiv an Forschungsprojekten, zukünftig wird ein Methodenmix – chemisch, mechanisch, physikalisch (thermisch/elektrisch) – zum Einsatz kommen. Bis weitere Vorgehensweisen die Wirksamkeit und Gleistauglichkeit erreicht haben, bleibt die Behandlung der Gleisanlagen mit Pflanzenschutzmitteln im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle allerdings die wichtigste Maßnahme, um Gleise bewuchsfrei zu halten. Die ÖBB-Infrastruktur AG steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden. <

GRI 304-2

Maßnahmen. Artenvielfalt & Biodiversität

Vegetationskontrolle
Vogelschutz
Projekt „Reserve“
Pottendorfer Linie
ÖBB Schienenbienen
Erd&Äpfel

> Details ab Seite 94

Mit Blick auf den Lebenszyklus

NACHHALTIGE BESCHAFFUNG. Ökonomische, ökoklogische sowie soziale Kriterien bestimmen die Einkaufsstrategie der ÖBB als Fundament zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft.

GREEN-PROCUREMENT-OFFENSIVE. 2021 wurden

Managementansatz

Die ÖBB ist einer der wichtigsten Auftraggeber für die heimische Wirtschaft und Industrie. Das heißt, dass die ÖBB durch die Berücksichtigung ökologischer, sozialer und ethischer Kriterien im Einkauf einen wesentlichen Beitrag für die Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft leisten können.

Für die ÖBB ist Nachhaltigkeit ein integrales Element ihrer Beschaffungsstrategie. Mit einem verstärkten Fokus insbesondere auf ökologische Nachhaltigkeit (Green Procurement) im Einkauf wollen die ÖBB einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft leisten sowie ihrer Rolle als Vorbild und einer der bedeutendsten Auftraggeber für die österreichische Wirtschaft gerecht werden.

Die ÖBB lassen soziale und ökologische Kriterien bei der Beschaffung von Dienstleistungen und Produkte individuell maßgeschneidert und rechtssicher in Ausschreibungsbestandteile einfließen. Die Beurteilung von Angeboten erfolgt dabei vorwiegend nicht nach dem Billigstbieter-, sondern nach dem Bestbieterprinzip. Zusätzlich wurde ein „TCO CO_2"-Tool eingeführt, das nicht nur die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership oder TCO), sondern auch die CO_2-Emissionskosten über den Lebenszyklus berücksichtigt. Dieses wird schrittweise ausgerollt. Darüber hinaus engagiert sich der ÖBB Einkauf in internationalen Bahnbrancheninitiativen wie „Railsponsible" für eine einheitliche, qualitativ hochwertige, nachhaltige Beschaffung.

Zielsetzungen

- Durch Nachhaltigkeitsmaßnahmen gegenüber Lieferant:innen wie dem TCO CO_2-Tool, der verpflichtenden Einführung des Verhaltenskodex sowie der Nachhaltigkeitsbewertung leisten die ÖBB wichtige Impulse, um die Lieferant:innen auf ihrem Weg zu mehr Nachhaltigkeit anzustoßen und zu begleiten.
- Die ÖBB wollen mit der Teilnahme an der Initiative „Railsponsible" und durch den Vorsitz der European Railways Purchasing Conference (ERPC) einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die gesamte Lieferkette der Bahnindustrie einheitlich nachhaltiger zu gestalten.
- Mithilfe des Beschaffungswesens wollen die ÖBB strategische Ziele wie Klimaschutz und Kreislaufwirtschaft erreichen.

Highlights 2021

Auch im Jahr 2021 ist das Bestellvolumen weiter gestiegen und betrug 3,95 Millarden Euro. Dies liegt unter anderem an der Modernisierung und dem Ausbau unserer Fahrzeugflotte. So wurde diese entsprechend der Dekarbonisierungsstrategie zum Teil um Fahrzeuge mit alternativem Antrieb erweitert. Ein weiterer Grund waren Investitionen in eine nachhaltigere Bahninfrastruktur. Durch Investitionen wird der Ausbau und die Instandhaltung der Bahninfrastruktur ermöglicht, womit die ÖBB wesentlich zur Verkehrsverlagerung auf das System Bahn beitragen. Folglich stellt der Infrastruktur-Bahnbau einen großen

Nachhaltige Beschaffung

KENNZAHLEN

9.100
Kreditoren (Anzahl) haben die ÖBB im Jahr 2021 gelistet. **2020:** 8.600.
GRI 102-9

3,95
Milliarden Euro Bestellvolumen im Jahr 2021.
2020: 3,03 Mrd. Euro.
GRI 102-9

470.000
Bestellpositionen (Anzahl) über **ÖBB Einkaufskatalog** im Jahr 2021.
2020: 460.000

48 Prozent des Beschaffungsvolumens an Lieferant:innen vergeben, die mithilfe eines unabhängigen CSR-Performance-Monitorings bewertet wurden

Hebel zur Reduktion der österreichischen Treibhausgasemissionen dar, denn die ÖBB bauen für die Verkehrswende.

Im vergangenen Jahr wurden zudem die Anforderungen an Lieferant:innen der ÖBB weiter erhöht. So trat ein neuer Verhaltenskodex für Lieferant:innen in Kraft, welcher umfangreiche Aspekte wie Umwelt- und Klimaschutz, Korruptionsvermeidung und soziale Gesichtspunkte wie Diversität beinhaltet. Dieser muss von den Lieferant:innen vor der Zusammenarbeit unterzeichnet werden. **GRI 102-10, 308-1**

Zusätzlich wurden durch die erfolgreiche Green-Procurement-Offensive bereits 48 Prozent des Beschaffungsvolumens an Lieferant:innen vergeben, die mithilfe eines unabhängigen CSR-Performance-Monitorings bewertet wurden. Seit 2021 gibt es außerdem die Möglichkeit, sich über einen ÖBB-eigenen Fragebogen einstufen zu lassen. Diese kostenlose Option zielt insbesondere auf Klein- und Mittelunternehmen ab. Der ÖBB Einkauf engagiert sich außerdem in den internationalen Nachhaltigkeitsinitiativen Railsponsible und jenen der ERPC. **GRI 102-9**

Ausblick 2022

Im Jahr 2022 stehen vielseitige Pläne an. So werden beispielsweise gezielte Maßnahmen für die Forcierung der Kreislaufwirtschaft bei den ÖBB erstellt. Außerdem werden die Anstrengungen auf dem Weg zur Klimaneutralität weiter intensiviert. Darüber hinaus wird das kollektive Lernen zum Thema „Nachhaltigkeit" konzernweit ausgeweitet, indem Best Practices und Erfahrungen noch umfangreicher geteilt werden. <

Einsatz des CO_2-Tools ausgeweitet

Der **Einsatz des „TCO CO_2"-Tools,** mit dem die CO_2-Emissionen in die Beurteilung von Angeboten einfließen können, wurde ausgeweitet. In den ausgewählten Pilotprojekten wurden seit Projektstart (2020) bis Ende 2021 insgesamt **Einsparungen von 2.568 Tonnen CO_2 durch nachhaltige Bewertung der Bestbieter ausgewiesen.** Dabei wurden projektspezifisch die relevanten Lebenszyklusemissionen von der Produktion bis zur Nutzung der beschafften Waren berücksichtigt. Durch die kontinuierliche Ausweitung des Einsatzes des „TCO CO_2"-Tools durch den ÖBB Einkauf werden diese Einsparungen zukünftig weiter steigen.

Maßnahmen. Nachhaltige Beschaffung

Verhaltenskodex für Lieferant:innen

Railsponsible und ERPC: internationale Zusammenarbeit für eine grüne Zukunft

TCO-CO_2: grüne Beschaffung

Lieferant:innenbewertung auf Basis von Nachhaltigkeitskriterien

> Details ab Seite 96

48

Prozent des Beschaffungsvolumens wurden im Jahr 2021 **auf Nachhaltigkeit beurteilt. 2020:** 31 %. GRI 308-1, 414-1

90

Prozent des Bestellvolumens wurde im Jahr 2021 an **in Österreich ansässige Auftragnehmer:innen** vergeben. **2020:** 91 %. GRI 204-1

Innovative Kraft im Bereich Mobilität

INNOVATION & TECHNOLOGIE. Hinter dem serviceorientierten Mobilitäts-Dienstleister ÖBB steckt ein technologiegetriebenes Unternehmen, das innovationsorientiert denkt und handelt.

KUPPELN erfolgt durch die Digitale Automatische Kupp-

Managementansatz

Um die ambitionierten nationalen und internationalen Klimaziele zu erreichen, ist es nötig, noch mehr Menschen und Güter auf die Schiene zu bringen. Dies erfordert jedoch eine Optimierung des Systems Bahn, welches nur mit dem Einsatz teils neuer Technologien zu bewältigen ist. Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur und damit verbundener Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten hat im ÖBB-Konzern daher eine zentrale Bedeutung. Als strategischer Rahmen für die F&E-Tätigkeiten im Bereich der Asset-Technologien dient die im Frühjahr 2020 beschlossene ÖBB Technologiestrategie. Darin hat die ÖBB ihre technologischen Schwerpunkte sowie ihr F&E-Rollenverständnis definiert. Mit einem stringent bedarfsorientierten Ansatz verfolgen die ÖBB dabei das Ziel, Projekte umzusetzen, die mit einem hohen Reifegrad der angewandten Technologie einen wesentlichen Beitrag zu den strategischen Zielen beziehungsweise zur Steigerung von Kapazität, Qualität und Produktivität leisten.

Die ÖBB unterscheiden dabei zwischen Asset- / Technologieinnovationen, die auf die Optimierung des Bahnsystems auf der technisch-betrieblichen Ebenen zielen, und Produkt- / Serviceinnovationen, die den Kund:innennutzen erhöhen. Der Bereich Asset- / Technologieinnovationen fokussiert auf die Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität, der Bereich Produkt- / Serviceinnovationen auf die Entwicklung neuer sowie die Verbesserung bestehender Produkte und Services.

Ideen erarbeiten

Das Open-Innovation-Team unterstützt Innovationsaktivitäten von der Idee bis zur Umsetzung.

Ideenwerkstatt: Plattform zur Einbringung von Mitarbeiter:innenideen

„Community creates Mobility“: Netzwerk zum Austausch mit internen und externen Mobilitätsbegeisterten

Exploration: Innovationsoptionen identifizieren, validieren und priorisieren

Entwicklung: validierte Innovationsoptionen im Rahmen des konzernweiten Innovationsprogramms zu neuen Produkten, Services und Geschäftsmodellen entwickeln

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen mithilfe innovativer und digitaler Technologien die Kapazität, Qualität und Produktivität des Systems Eisenbahn erhöhen, dadurch eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn erhöhen.
- Die ÖBB wollen mit Innovationen erhöhte Kund:innenzufriedenheit, Kosteneinsparungen sowie Umsatzsteigerungen erzielen.
- Die ÖBB wollen durch regelmäßiges Marktmonitoring relevante Innovationsoptionen identifizieren und diese mithilfe strukturierter Validierung prüfen und priorisieren.
- Die ÖBB wollen nicht nur innovative Produkte und Service, sondern auch neue Geschäftsmodelle entwickeln.

Innovation & Technologie

KENNZAHLEN

1.445
Ideen wurden 2020 bei den ÖBB über **interne Plattformen eingereicht.** **2020:** 1.196

526
der über ÖBB-interne Plattformen eingereichten **Ideen wurden 2021 umgesetzt.** **2020:** 412

23,5
Millionen Euro konnten **durch Ideen** aus dem ÖBB-Konzern 2021 **eingespart werden. 2020:** 8,5 Mio. Euro

lung (DAK) selbsttätig und Entkuppeln teilautomatisiert

Im Fokus stehen dabei die Bedürfnisse der Nutzer:innen sowie die Zusammenarbeit mit Start-ups.

- Die ÖBB wollen erfolgreiche Innovationsprojekte noch stärker nach außen kommunizieren und das Netzwerk „Community creates Mobility“ weiter institutionalisieren und ausbauen.

Highlights 2021

Assetinnovationen. Um die ambitionierten Ziele zu erreichen, beteiligt sich die ÖBB an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und -Projekten.

Im Jahr 2021 wurden in Übereinstimmung mit der ÖBB Technologiestrategie Projekte in unterschiedlichen Bereichen weiterverfolgt oder neu gestaltet. Im Maßnahmenkapitel sind einige dieser Projekte beispielhaft dargestellt.
Seit dem Jahr 2020 ist die ÖBB aktiv und federführend am „European DAC Delivery Programme“ (EDDP) beteiligt. Innerhalb der ÖBB wird das Programm im engen Zusammenspiel mehrerer Konzerngesellschaften umgesetzt. Ein weiteres Themenfeld ist das konzernweite Projekt „Towards Automated Railway Operation (TARO)“, das eng mit weiteren, nationalen und internationalen F&E-Aktivitäten verzahnt ist.

Europäische Kooperationen

Das konzernweite Projekt **„TARO“ (Towards Automated Railway Operation)** konnte im Jahr 2021 erste Ergebnisse liefern. Die Inhalte des Projektes sind auch in andere nationale und internationale Projekte mit ÖBB Beteiligung, wie beispielsweise dem **„European DAC Delivery Programme“ (EDDP)** sowie **„Rail4Future“,** eingebettet und bilden eine inhaltliche Grundlage für die Beteiligung der ÖBB an **„Europe´s Rail Joint Undertaking“.**

Ausblick

Seit Dezember 2021 ist die ÖBB Gründungsmitglied von „Europe´s Rail Joint Undertaking“, dem Nachfolgeprogramm von „Shift2Rail“. Mit einem Gesamtbudget von rund 1,2 Milliarden Euro, davon rund 600 Millionen Euro Förderanteil der Europäischen Union, ist „Europe´s Rail Joint Undertaking“ das weltweit größte F&E-Programm für den Eisenbahnsektor. Im Rahmen dieses mehrjährigen europäischen Programms, dessen Inhalte die ÖBB in der Vorbereitung maßgeblich mitgestaltet haben, sollen in den kommenden Jahren zahlreiche großvolumige F&E-Projekte umgesetzt werden. Ziel des Programms ist es, einen positiven Mehrwert für das gesamte europäische Bahnsystem zu liefern. Dazu zählen beispielsweise Projekte im Bereich der digitalen automatischen Kupplung, der Regionalbahn sowie dem automatisierten Bahnbetrieb. Der Start der einzelnen Projekte ist ab der zweiten Jahreshälfte 2022 vorgesehen.

Highlights 2021

Serviceinnovationen. Im Innovationsjahr 2021 brachten ÖBB Mitarbeiter:innen 1.445 Ideen in der Ideenwerkstatt ein. Zum Thema „Nachhaltige Mobilität der Zukunft“ fanden zahlreiche Onlineevents wie etwa das Drei-Länder-Camp mit den Nachbarbahnen DB und SBB sowie Netzwerktreffen von „Community creates Mobility“ statt. Darüber hinaus identifizierte das Open-Innovation-Team zahlreiche Innovationsoptionen und unterstützte Fachbereiche punktuell oder über das gesamte Jahr im konzernweiten Innovationsprogramm.

Ausblick

Das Open-Innovation-Team passt seine Formate laufend an die Bedürfnisse der Nutzer:innen an. 2022 wird die Ideenwerkstatt weiterentwickelt, um ÖBB Kolleg:innen in der Umsetzung ihrer Ideen zu fördern. Für interne und externe Innovator:innen soll mit Ende des Jahres eine neue Räumlichkeit zum Austausch entstehen. Im Innovationsprogramm werden Geschäftsmodellinnovationen forciert. Thematisch stehen Neuerungen im Sinne des integrierten Mobilitäts- und Logistikdienstleisters im Fokus. <

Maßnahmen. Innovation & Technologie

Innovation & Technologie (weitere Maßnahmen bei leistbarer und zugänglicher Mobilität)
Europe’s Rail Joint Undertaking
DAK-Konzernprogramm
TARO
Rail4Future
Greenlight
H_2Tube
AM4Rail
Raileye 3D
DOMINO
Kundenzufriedenheit Personenverkehr
Attraktivierung Schienengüterverkehr
Regionalbahnen
Community creates Mobility
Drei-Länder-Camp

> Details ab Seite 97

Finanzieren mit Verantwortung

SUSTAINABLE FINANCE. Der Markt für nachhaltige Geldanlagen nimmt eine Schlüsselrolle im Kampf gegen die Klimaerwärmung ein.

NACHHALTIG INVESTIEREN in die Infrastrukturprojekte

Managementansatz

Bereits in der 2015 von den Mitgliedsstaaten der UNO verabschiedeten „Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ wurden fünf Kernbotschaften und 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals) definiert. Zur Umsetzung dieses globalen Plans wurde auch dem Finanzmarkt eine entscheidende Rolle zugesprochen. Daraus ableitend sorgen Regularien wie die 2019 von weltweit führenden Geldinstituten beschlossenen „Principles of Responsible Banking“ oder die 2020 auf den Weg gebrachte EU-Taxonomie dafür, dass die Erfüllung von Nachhaltigkeit zu einem Schlüsselfaktor für Investitionen und den dafür notwendigen Kapitalströmen wird. Ziel dabei ist, durch die Entwicklung von klaren Kriterien auf EU-Ebene klarzustellen, welche Investitionen und Kapitalströme als „nachhaltig“ oder als „grün“ klassifiziert werden können. Gleichzeitig soll damit auch der Vermarktung von vermeintlich „grünen“ Anlageprodukten, die weder Umwelt- oder Nachhaltigkeitsstandards entsprechen („Greenwashing“), entgegengewirkt werden. Ein vom Finanzmarkt anerkanntes Qualitätsmerkmal für die Nachhaltigkeit eines Unternehmens ist ein ESG-Rating, für das Kriterien aus den Bereichen Environment (Umwelt), Social (Soziales) und Governance (Unternehmensführung) herangezogen werden.

Die ÖBB bekennen sich zu einer nachhaltigen Ausrichtung ihres unternehmerischen Handelns. Nicht zuletzt wegen der zunehmenden Kapitalintensivierung von ökologischen Effekten und der Verbindung von Nachhaltigkeitsstandards und Finanzierungsformen ist die Nachhaltigkeitsperformance der am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften auch sehr eng mit einer nachhaltigen Absicherung des jeweiligen wirtschaftlichen Unternehmenserfolgs verbunden.

Ratingergebnisse

Die am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften wurden 2021 erstmalig im Zuge eines **ESG-Rating-Prozesses bewertet** und dies gleich mit **„sehr gut“.** Die nahezu idente Bewertung der relevanten Konzerngesellschaften liegt unter anderem in der **konzernweiten Ausrichtung der ÖBB Nachhaltigkeitsperformance** begründet. Da der Ratingprozess erstmalig im Jahr 2021 implementiert wurde, sind Vorjahresergebnisse nicht vorhanden.

Zielsetzungen

- Die ÖBB werden unabhängige Bewertungen der Nachhaltigkeitsperformance (ESG-Ratings) für ihre am Kapitalmarkt auftretenden Konzerngesellschaften einholen.
- Die am Kapitalmarkt operierenden und mit einem ESG-Rating ausgestatteten Konzerngesellschaften werden bis ins Jahr 2025 einen überwiegenden Teil ihrer Finanzierungslogik auf das Thema „Nachhaltigkeit“ ausrichten und die daraus resultierende Finanzierung über nachhaltige Finanzierungsformen (sustainable / behaviour-linked sowie für grüne / soziale Finanzinstrumente) sicherstellen.

Sustainable Finance

78 / 100

Punkten erreichte die **ÖBB-Personenverkehr AG** beim **ESG-Rating 2021.** ESG-Rating: **sehr gut.**

77 / 100

Punkten erreichte die **Rail Cargo Austria AG** beim **ESG-Rating 2021.** ESG-Rating: **sehr gut.**

77 / 100

Punkten erreichte die **Österreichische Postbus AG** beim **ESG-Rating 2021.** ESG-Rating: **sehr gut.**

der ÖBB (Rendering Silschlucht Brenner Basistunnel)

Stoßrichtungen

- Im Hinblick auf regelmäßige ESG-Ratings für die am Kapitalmarkt operierenden Gesellschaften ist es notwendig, einen jährlich revolvierenden Ratingcheck durch zumindest eine Ratingagentur, in Abstimmung zwischen Konzernfinanzen, zusätzlich beteiligten Fachbereichen der ÖBB Holding und den jeweiligen Gesellschaften sicherzustellen.
- Für durch Konzernfinanzen gesteuerte nachhaltige Finanzierungsformen der am Kapitalmarkt auftretenden und mit einem Nachhaltigkeitsrating ausgestatteten Konzerngesellschaften werden die für eine etwaige Finanzierung speziell erforderlichen Parameter (z. B. Informationen zur Nachhaltigkeits- beziehungsweise ESG-Performance, zu speziellen Ausrichtungen und Zielen der betreffenden Gesellschaften) von den jeweiligen Konzerngesellschaften beigesteuert. Die Beachtung und Einhaltung grundsätzlich konzernweit geltender Strategien, Policies oder Standards ist dabei wesentlich.
- Für die Umsetzung nachhaltiger Finanzierungsformen wird es notwendig sein, alle dafür infrage kommenden Finanzierungspartner:innen (Counterparties im weiteren Sinne) zukünftig im Einklang mit einer nachhaltigen Ausrichtung der jeweiligen Geschäftsmodelle der Gesellschaften festzulegen.

Highlights 2021

ESG-Ratings 2021. Die am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften, wurden erstmalig im Berichtsjahr mit ESG-Ratings bewertet. Die Nachhaltigkeitsleistungen der Gesellschaften Personenverkehr, Produktion, Technische Services, Postbus und Rail Cargo Austria wurden von der deutschen Nachhaltigkeits-Ratingagentur imug | rating analysiert und nach unabhängigen Maßgaben bewertet. Alle Gesellschaften wurden jeweils als „sehr gut“ eingestuft. Nachhaltigkeit, so der klare Tenor der Ratingagentur, wird im Konzern konsequent verfolgt. Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie findet sich in den drei Säulen Ökologie, Ökonomie und Soziales und wird entlang von 17 Bausteinen aufgespannt. Das Thema „Sustainable Finance“ ist darin ein wichtiger und umspannender Baustein. Denn der Markt für nachhaltige Geldanlagen nimmt eine Schlüsselrolle im Kampf gegen die Klimaerwärmung ein und ist einer der am schnellsten wachsenden Sektoren im globalen Finanzwesen.

ESG gelinktes Private Placement für die ÖBB-Produktion GmbH. Mit dem vierten Quartal 2021 konnten die ÖBB erstmalig eine auf dem aktuellen ESG-Rating für die Konzerngesellschaft ÖBB-Produktion GmbH basierende Form der nachhaltigen Finanzierung im Konzern umsetzen. Die Finanzierung ist mit einer Laufzeit von 15 Jahren langfristig ausgelegt und beinhaltet auch klare Zielvorgaben betreffend Verbesserungspotenzial bei der ESG-Performance.

Ausblick 2022

- Fortsetzung des jährlich revolvierenden Ratingprozesses für die Einholung der ESG-Ratings für die Gesellschaften Personenverkehr, Produktion, Technische Services, Postbus und Rail Cargo Austria in Abstimmung mit den jeweiligen Konzerngesellschaften und unter Beachtung der Vorgaben der konzernalen Ausrichtungen, Ambitionen / Ziele der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie
- Partielle Anwendung von nachhaltigen Finanzierungsformen (sustainable / behaviour-linked sowie für grüne / soziale Finanzinstrumente) für die mit einem ESG-Rating ausgestatten Konzerngesellschaften
- Definition einer grundsätzlichen Strategie für nachhaltige Finanzierungen betreffend zukünftiger Finanzierungspartner, um Standards für die langfristige Zusammenarbeit mit den jeweiligen Partnern in den verschiedenen Finanzierungsfragen zu entwickeln <

82 / 100

Punkten erreichte die **ÖBB-Technische Services GmbH** beim **ESG-Rating 2021.**
ESG-Rating: **sehr gut.**

80 / 100

Punkten erreichte die **ÖBB-Produktion GmbH** beim **ESG-Rating 2021.**
ESG-Rating: **sehr gut.**

Maßnahmen. Sustainable Finance

ESG-Ratings 2021

> Details ab Seite 100

Taxonomie

Offenlegung gemäß Art. 8 EU-Taxonomie Verordnung

Für den Wandel in Richtung Nachhaltigkeit muss viel Geld investiert werden. Die OECD schätzt, dass weltweit jährlich rund 6,35 Billionen Euro* nötig wären, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Das können die Staaten nicht alleine finanzieren, es braucht zusätzlich private Investitionen. Aus diesen Erkenntnissen heraus ist der EU-Aktionsplan mit zehn Maßnahmen entstanden, um privates Kapital für nachhaltige Aktivitäten zu mobilisieren. Unter diesen Maßnahmen fällt auch die Einführung eines Klassifikationssystems für nachhaltige Tätigkeiten – der sogenannten EU-Taxonomie-Verordnung. Mithilfe der EU-Taxonomie wird definiert, welche wirtschaftlichen Tätigkeiten als ökologisch nachhaltig gelten. Dadurch soll Greenwashing vermieden werden. Die EU-Taxonomie ist also ein Transparenzinstrument für Investor:innen und Unternehmen. So werden Anleger:innen bei Investitionen in Projekte und Wirtschaftstätigkeiten, die sich deutlich positiv auf Klima und Umwelt auswirken, künftig von einer einheitlichen Grundlage ausgehen können.

Im Juli 2020 wurde die EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) veröffentlicht, laut dieser sind Wirtschaftsaktivitäten ökologisch nachhaltig, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von mindestens einem Umweltziel leisten und dabei kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigen. Die EU-Taxonomie enthält insgesamt sechs Umweltziele (Art. 9 EU-Taxonomie) – Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme. Für das erste Berichtsjahr 2021 wird die Verordnung europaweit in einer vereinfachten Umsetzung (Erleichterungsbestimmung) zur Anwendung kommen. Die betroffenen Unternehmen müssen daher aktuell nur die Evaluierung der Taxonomiefähigkeit (Art. 8 EU-Taxonomie) ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten auf Basis der ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) durchführen. Zur Umsetzung der EU-Taxonomie verpflichtet sind im Berichtsjahr 2021 Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeiter:innen.

Die ÖBB sind ein nachhaltig, klima- und umweltfreundlich agierender Konzern. Aus diesem Grund wollen die ÖBB die Chancen der EU-Taxonomie nutzen und damit in der Lage sein, zukünftig nachhaltige Finanzierungsformen umsetzen zu können. Obwohl im ÖBB-Konzern derzeit nur die ÖBB-Infrastruktur AG ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet ist, die ersten aus der EU-Taxonomie entstandenen Bestimmungen für das Geschäftsjahr 2021 zu erfüllen, erfolgt in diesem Nachhaltigkeitsbericht eine freiwillige Erstbewertung aus Konzernsicht (Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG und alle vollkonsolidierten Töchter). Hinweis: Die ÖBB-Infrastruktur AG berichtet über ihre Verpflichtungen aus der EU-Taxonomie im Rahmen einer nichtfinanziellen Erklärung, die Teil des Konzernlageberichts ihres Konzernabschlusses ist.

* Quelle: https://www.klimaaktiv.at/bauen-sanieren/gebaeudedeklaration/eu-taxonomie-immobilien-klimaaktiv-gebaeudebewertung.html

Vorgehensweise zur Eruierung taxonomiefähiger Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Konzern

Nach Veröffentlichung der EU-Taxonomie wurde ein Projektteam gebildet, das sich mit der EU-Taxonomie und ihren Auswirkungen befasst. Die Einstufung der Taxonomiefähigkeit beziehungsweise die Prüfung der Konformität der eigenen Wirtschaftsaktivitäten mit der EU-Taxonomie ist für den ÖBB-Konzern noch nicht endgültig abgeschlossen. Aufgrund der erstmaligen Veröffentlichung sowie der sich derzeit noch entwickelnden Rechtslage können sich zukünftig noch Änderungen hinsichtlich der Einstufungen / Bewertungen und Offenlegung ergeben.

Zur Ermittlung der drei Finanzkennzahlen wurde eine Liste der „taxonomiefähigen" Wirtschaftsaktivitäten des ÖBB-Konzerns erstellt. Der 360-Grad-Screening-Prozess gliedert sich dabei in folgende Schritte:

1. Screening der NACE-Codes nach den Kriterien „zutreffend", „vielleicht", und „nicht zutreffend" eingeteilt.
2. Vergleichen der NACE-Codes mit jenen der jeweiligen Wirtschaftsaktivitäten im „Taxonomy Compass".
3. Durchführen einer „Betroffenheitsanalyse" auf Basis der Prozesse des ÖBB-Konzerns.
4. In Abstimmungsterminen mit Fachexpert:innen wurden dabei die unklaren bzw. nicht eindeutigen Wirtschaftstätigkeiten „Vielleicht-Kriterium" näher betrachtet.
5. Auf Basis dieser Liste mit relevanten Wirtschaftsaktivitäten wurde das bestehende Reportingsystem um eine Eingabemaske mit dem Rahmenwerk zuordenbaren Einzelmaßnahmen ergänzt, um eine entsprechende Datenerhebung zu ermöglichen.

Die Liste der taxonomiefähigen Aktivtäten umfasst Aktivitäten, die aufgrund der Geschäftstätigkeit wesentlich sind und / oder Aktivitäten, die aufgrund der Nachhaltigkeitsstrategie der ÖBB Holding als wesentlich definiert werden. Die folgenden freiwilligen Erstangaben zu den taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten basieren auf den Rechnungslegungsgrundsätzen, die für die Finanzberichterstattung des Konzerns nach den anwendbaren Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) gelten, um so die Vergleichbarkeit dieser Berichterstattung mit den Finanzinformationen zu gewährleisten.

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Konzern

Aus heutiger Sicht sind folgende taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten relevant:

Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien (3.3.)

Der Geschäftsbereich Technische Services bietet in Mittel- und Osteuropa Leistungen im Bereich Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an. Es wird dabei die komplette Instandhaltung und Weiterentwicklung von Schienenfahrzeugen – mit modernsten Technologien für maximale Sicherheit organisiert. In Verbindung mit einem umfangreichen Ersatzteilpool stellt sie die wirtschaftliche Wartung im In- und Ausland sicher. Zu den Aufgabengebieten der Gruppe zählen: modulare Wartung (Light beziehungsweise Heavy Maintenance von Schienenfahrzeugen in Teilschritten / Wartungsmodulen), Serviceleistungen entlang der wichtigsten Eisenbahnkorridore, Materialmanagement und mobile Wartung. Bei technischen Gebrechen oder Unfällen im Schienenverkehr räumen Hilfszugmannschaften der TS-Gruppe die betreffenden

Gleisabschnitte. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um eine Leistung, die für konzernfremde Dritte erbracht wird.
Zur Analyse der Taxonomiefähigkeit werden alle Schienenfahrzeuge – sowohl konventionell betriebene Diesellokomotiven und -triebfahrzeuge als auch Verkehrsmittel mit elektrischem Antrieb – in die Wirtschaftsaktivität miteinbezogen. Kriterien wie beispielsweise „kohlenstoffarm", die nicht eindeutig definiert sind, werden nur zur Feststellung der Einhaltung der technischen Bewertungskriterien berücksichtigt und sind daher für die Beurteilung der Taxonomiefähigkeit noch nicht relevant.
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr (6.1.) und im Orts- und Nahverkehr beziehungsweise Personenkraftverkehr (6.3.) Der Geschäftsbereich ÖBB-Personenverkehr fällt mit seinen Tätigkeiten als Österreichs führender Mobilitätsdienstleister im Schienennah- und -fernverkehr und auf dem Busmarkt (Postbus) in diese beiden Wirtschaftstätigkeiten. 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. In diese Wirtschaftsaktivität werden alle Busse und alle Schienenfahrzeuge – sowohl konventionell betriebene Diesellokomotiven und -triebfahrzeuge als auch jene mit elektrischem Antrieb – zur Beurteilung der Taxonomiefähigkeit miteinbezogen.
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr (6.2.) Als eines der führenden Bahnlogistikunternehmen in Europa fällt der ÖBB-Holding-Konzern mit dem Geschäftsbereich Güterverkehr (Rail Cargo Group) in diese Wirtschaftstätigkeit. Neben Österreich und Ungarn ist die RCG in 18 europäischen Ländern präsent und in zwölf davon mit Eigentraktion unterwegs. Die Rail Cargo Austria AG ist Spezialist für Bahntransporte mit speditionellen Zusatzleistungen und bietet als solcher ein umweltverträgliches Transport- und Logistiksystem an und leistet so einen zentralen Beitrag für Klimaschutz und Transitentlastung. Die Gruppe bietet branchenübergreifend neben hochqualitativen Bahntransporten auch einfachen Zugang zu multimodalen End-to-End-Logistiklösungen an. Zugekaufte Traktion, unabhängig ob mit Strom oder Diesel betrieben, wird als taxonomiefähig miteinbezogen.
Schienenverkehrsinfrastruktur (6.14.) Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur betreibt in Österreich 1.038 Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, welche sowohl von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria als auch von konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden. Die ÖBB-Infrastruktur baut und betreibt Schienennetz, Bahnhöfe oder andere Anlagen bedarfsgerecht und zuverlässig.
Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH ist eine gemeinsame Tochtergesellschaft von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG und bietet Leistungen in den Bereichen Traktion an. Die ÖBB-Produktion ist mit einer der modernsten Lokflotten Europas in Sachen Traktion von Zug- und Verschubleistungen ausgerüstet. Sie stellt die dafür notwendige Logistik und sorgt für die Gewährleistung und Überprüfung der Betriebssicherheit sowie der eingesetzten Fahrbetriebsmittel. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Traktionsleistung, die vom ÖBB-Konzern für konzernfremde Dritte erbracht wird.
Die berichteten Kennzahlen zu den taxonomiefähigen Umsätzen, Investitionen (CapEx) und Betriebsaufwendungen (OpEx) wurden in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Artikel 8 der EU-Taxonomie berechnet.
Umsatzerlöse, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI-Umsatzerlöse) Basierend auf den Vorgaben der EU-Taxonomie werden bei der Umsatzkennzahl die Umsätze aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten im Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzerns gemäß IFRS ausgewiesen. Der KPI-Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2021 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatzerlöse

in Prozent	2021
Umsatz aus taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeit	**94,0**
Umsatz aus nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeit	**6,0**

Investitionsausgaben für Vermögenswerte, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI CapEx) Für die Berechnung der CapEx-Kennzahl werden die gesamten Zugänge gemäß Anlagenspiegel des Konzernabschlusses per 31. Dezember 2021 ohne Berücksichtigung von erhaltenen Kostenbeiträgen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten inklusive Zugänge von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16 und aktivierten Fremdkapitalzinsen (IAS 23) in Höhe von rund 109,4 Millionen Euro berücksichtigt. Die Angaben erfolgen vor Abschreibungen, Wertberichtigungen oder sonstigen Wertänderungen.

KPI CapEx

in Prozent	2021
Investitionen für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten	**95,1**
Investitionen für nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten	**4,9**

Nicht aktivierte direkte Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI OpEx) Betriebsausgaben gemäß Definition der EU-Taxonomie sind neben nicht aktivierungsfähigen Ausgaben für Forschung- und Entwicklungsmaßnahmen Ausgaben für kurzfristige Leasingverhältnisse, alle Instandhaltungs- und Reparaturausgaben sowie sonstige direkt zurechenbare Kosten, die für die laufende Instandhaltung und Erhaltung der Funktionalität der immateriellen und materiellen Vermögenswerte relevant sind. Die Basis für die Ermittlung der Betriebsausgaben bilden die jeweiligen Aufwandsposten gemäß IFRS Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2021. Im Zähler findet sich jener Teil der angeführten Betriebsausgaben, die auf taxonomiefähige Umsätze entfallen. Der KPI OpEx lautet wie folgt.

KPI OpEx

in Prozent	2021
Betriebsausgaben für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten	**83,9**
Betriebsausgaben für nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten	**16,1**

Attraktive Mobilität für alle

LEISTBARE UND ZUGÄNGLICHE MOBILITÄT.
Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Von einem Ort zu einem anderen zu reisen soll unkompliziert, leistbar und einfach zugänglich gestaltet sein.

KLIMATICKET. Ein Ticket für alle (teilnehmenden) öffent-

Managementansatz

Die ÖBB sind Österreichs größter Mobilitätsanbieter und tragen damit die Verantwortung, ihre Leistungen möglichst für alle Kund:innen im Personen- und Güterverkehr attraktiv zu gestalten. Die finanzielle Leistbarkeit ist dafür ebenso mitentscheidend wie die Zugänglichkeit zu den Angeboten der ÖBB.

Die ÖBB wollen als nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ein dauerhaft wettbewerbsfähiges Verkehrsunternehmen für Österreich und Europa sein. Als ganzheitlicher Gesamtmobilitätsdienstleister wollen sie ihre Rolle nicht mehr darauf beschränken, Reisende mit der Bahn oder mit dem Bus von A nach B zu bringen. Übergeordnetes Ziel ist es, möglichst allen Menschen in Österreich und den betroffenen Regionen der Auslandstöchter eine flächendeckende, bedarfsorientierte Mobilität zur Verfügung zu stellen. Und das zu einem fairen Preis-Leistungs-Verhältnis und mit Zugänglichkeit für alle.

Das Mobilitätsangebot der ÖBB orientiert sich an den Bedürfnissen der Kund:innen und wird laufend weiterentwickelt, ausgebaut und angepasst. Über das Kerngeschäft hinaus erstellen und vermitteln die ÖBB Angebote von der ersten bis zur letzten Meile an Start- und Zielorten, die einen einfachen und leistbaren Zugang zu Mobilität bieten. Die Zugänglichkeit schließt die Barrierefreiheit von Information, Angebot, Ticket und Fahrt ebenso mit ein wie einen möglichst selbsterklärenden Zugang zu jedem Zeitpunkt der Reisekette.

Zielsetzungen

- Mobilitätsangebot sowohl im Personen- als auch Güterverkehr weiter verbessern, vereinfachen und ausbauen
  - Angebot einer barrierefreien Mobilität sukzessive erweitern und verbessern und bis 2027 für über 90 Prozent der Reisenden ermöglichen
- Fahrgastzahl (in Bus und Bahn) bis 2030 auf 500 Millionen heben
- Pünktlichkeit konstant auf gutem Niveau halten (2030: 89% im Fernverkehr)
- Internationalisierung vorantreiben und die Passagierzahlen im internationalen Verkehr bis 2050 verdoppeln
- Angebot von integrierter Mobilität in Österreichs Gemeinden und Tourismusregionen weiter ausbauen und neue Geschäftsfelder durch Innovation und Digitalisierung erschließen

Das Jahr 2021 brachte sowohl im Schienenpersonennah- als auch im -fernverkehr eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2020. Auch wenn die „Vor-Corona-Werte“ noch nicht wieder erreicht werden konnten, ist ein klarer Aufwärtstrend der Fahrgastzahlen auch in den Postbussen erkennbar. Durch strikte FFP2-Maskenpflicht in allen Bahnhöfen, Zügen und Bussen der ÖBB sowie mit Desinfektionsspendern ausgestattete und gut durchlüftete Fernverkehrszüge können die ÖBB ihren Kund:innen auch in der Krise eine sichere Fahrt ermöglichen.

Im vergangenen Jahr wurden rund 1.414,4 Millionen Euro in die Modernisierung der Fahrzeugflotte zur Erhöhung des Fahrzeugkomforts und Attraktivierung

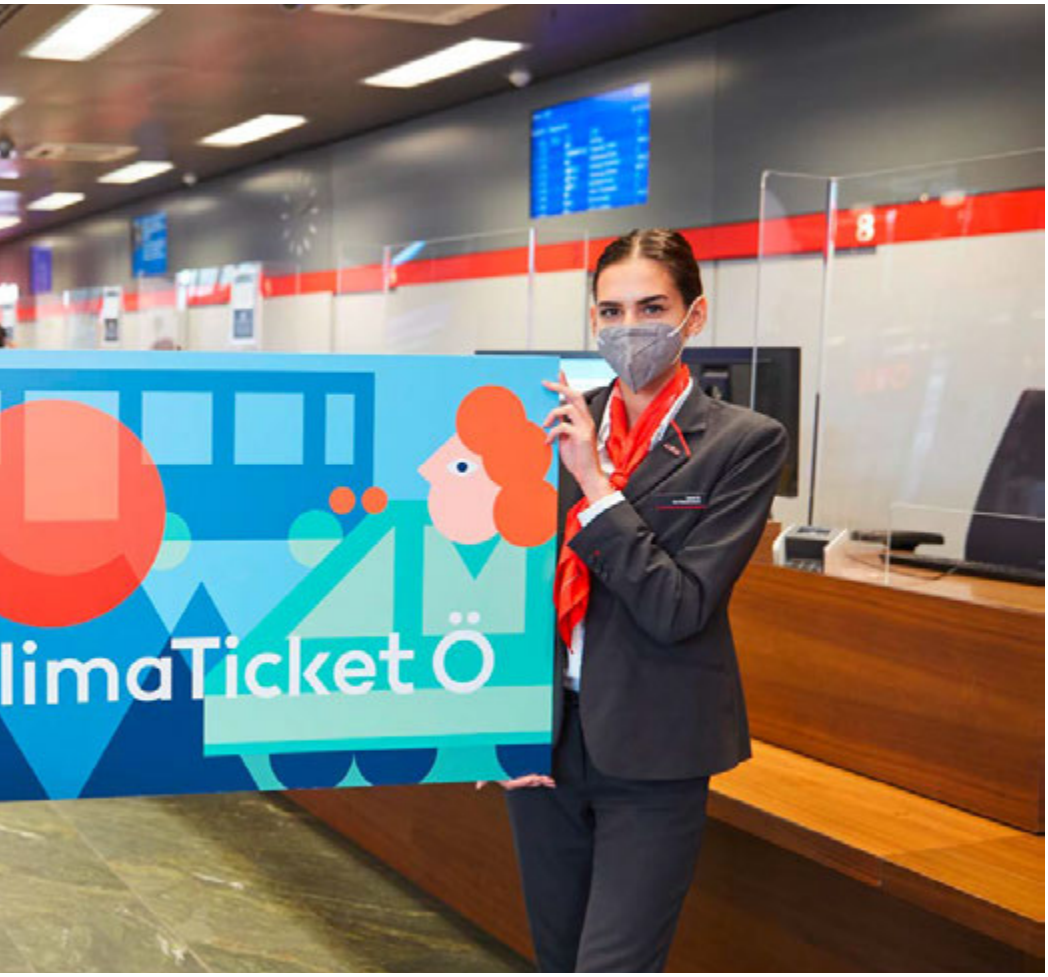
Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

KENNZAHLEN

322,9
Millionen Fahrgäste haben 2021 die **Verkehrsdienste der ÖBB (Bahn und Bus)** in Anspruch genommen.
2020: 286,5

398
Bahnhöfe als vollständig **modernisierte, barrierefreie Stationen** in 2021. **2020:** 374

135,3
Millionen Fahrgäste sind 2021 mit dem **ÖBB Postbus** unterwegs gewesen.
2020: 123,7 Mio.



lichen Verkehrsanbieter in Österreich für 1.095 Euro – umgerechnet 3 Euro pro Tag

des Personenverkehrsangebots investiert. Mit 115 neuen und modernen Bussen, die seit Dezember 2021 in Oberösterreich im Einsatz sind, erhielt auch die Postbus Fahrzeugflotte ein umfangreiches Upgrade. Zusätzlich wird weiterhin der Ausbau und der Erhalt der Schieneninfrastruktur forciert. Dazu zählt auch die Neugestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen, um barrierefreien Zugang zu Bahn und Bus für alle Menschen zu gewährleisten. Im Jahr 2021 gab es im gesamten ÖBB Netz bereits 398 Bahnhöfe mit barrierefreiem Zugang. Eine konzernweite Plattform steuert dabei die akkordierte Umsetzung aller Maßnahmen zur Barrierefreiheit auf Basis geltender rechtlicher Grundlagen. Um die Usability der digitalen und analogen ÖBB Systeme und damit die Nutzer:innenzahlen (wie beispielsweise auf den Ticketshop) zu erhöhen, werden diese kontinuierlich verbessert und ausgebaut. 2021 wurde dazu unter anderem die Oberfläche des Homescreens im Web-Ticketshop neu gestaltet.

Mit dem Launch des Klimatickets im Herbst 2021 ist es erstmals möglich, mit einem einzigen Ticket österreichweit alle öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Neben dem Ausbau der internationalen Direktverbindungen, die tagsüber angeboten werden, wurden vier neue ÖBB Nightjet-Verbindungen, darunter die Verbindungen Wien – Amsterdam und Wien – Paris, geschaffen.

Letzte Meile

ÖBB Rail&Drive ist derzeit österreichweit an **38 Standorten in 33 Städten** vertreten. Die Kund:innen können dabei aus insgesamt **über 370 Fahrzeugen** wählen. Einige dieser Standorte sind ebenfalls mit **Elektroladestationen und E-Fahrzeugen** ausgestattet.

Neuerungen beim Gütertransport

Mit **SmartLINK** stellt die Rail Cargo Group (RCG) die Verbindung in die digitale RCG und damit zu ihrem gesamten Leistungsspektrum zur Verfügung. SmartLINK ermöglicht dabei nicht nur den einfachen Zugang zum System Schiene, sondern auch die klare Übersicht aller möglichen Bausteine, die für den Güterverkehr auf der Schiene benötigt werden.

Im digitalen **TransNET** stehen seit 2021 alle Netzwerk TransFER-Verbindungen von und zu sämtlichen Häfen, Wirtschafts- und Industriezentren auf einen Blick zur Verfügung. Derzeit verfügt das TransNET über rund 60 TransFER-Verbindungen und zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten für alle möglichen Arten von Gütern.

ÖBB als Gesamtmobilitätsdienstleister. Mit vielen verschiedenen Maßnahmen wollen sich die ÖBB als Gesamtmobilitätsdienstleister in Österreich positionieren. ÖBB 360 konzipiert und betreibt integrierte Mobilitätsservices mit bestehenden ÖBB-Services wie etwa dem Postbus Shuttle oder Rail&Drive sowie unter Einbindung externer Services wie beispielsweise Bikes, E-Scooter oder Lastenräder und baut diese kontinuierlich aus.

In Villach wurde 2021 ein weiterer E-Standort des Carsharingangebotes ÖBB Rail&Drive in Österreich eröffnet. Er ergänzt damit den bereits bestehenden Rail&Drive-Standort Villach Hauptbahnhof um drei weitere E-Fahrzeuge. Die ÖBB kümmert sich dabei sowohl um die Bereitstellung als auch Wartung der Fahrzeuge. Durch mehr Bike&Ride-Anlagen an Verkehrsstationen soll zusätzlich der Zugang zur Bahn erleichtert werden.

Ausblick 2022

Mit dem „ÖBB Live Tool“ soll es Reisenden künftig noch einfacher möglich sein, den passenden Sitzplatz zu finden. Es zeigt zum einen die Ausstattung des Zuges (möglich bei allen Nah- und Fernverkehrszügen im Personenverkehr)

163,2

Millionen Fahrgäste waren 2021 mit den **Nahverkehrszügen der ÖBB** unterwegs.
2020: 142,2

187,7

Millionen Fahrgäste sind 2021 mit den **Zügen der ÖBB** unterwegs gewesen.
2020: 228,4

1.414,4

Millionen Euro investierte der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** im Jahr 2021.
2020: 397,7

und seine Verortung am Bahnsteig (wo welcher Wagen zu finden ist) und gibt zum anderen eine Prognose für die Auslastung der einzelnen Wagen im Railjet an. Durch den Ausbau weiterer Nachtzugverbindungen wird die Internationalisierung im Personenverkehr vorangetrieben. Dazu werden bis zum Jahr 2025 insgesamt 33 Nightjets der neuen Generation in Österreich, Deutschland, Italien, der Schweiz und den Niederlanden im Einsatz sein und damit einen großen Teil der Bestandszüge ersetzen. Im Cargobereich wird durch gezielten Einsatz von Digitalisierung und Innovation weiter an effizienten End-to-End-Logistiklösungen gearbeitet. Dabei geht es unter anderem um Maßnahmen zur Optimierung des aktiven Kund:innenmanagements, des Wageneinsatzes sowie des Wagenmaterials.

Die Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen wird auch 2022 weiter fortgesetzt. Ein Fokus liegt dabei auf der Errichtung weiterer Park & Ride-Anlagen im Nahbereich von Bahnstationen und wichtigen Verkehrsknotenpunkten mit anderen Verkehrsträgern. <

Maßnahmen. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

Klimaticket

Postbus Mikro-ÖV – On-Demand-Verkehr

ÖBB 360

> Details ab Seite 100

ÖBB 360 betreibt integrierte Mobilitätsservices beispielsweise mit Bikes, E-Scootern oder Lastenrädern

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick

	2020	**2021**
ÖBB-Personenverkehr AG		
Fahrgäste (Mio. pro Jahr)	286,5	**322,9**
Fahrgäste Zug (Mio. pro Jahr)	162,8	**187,7**
davon im Nahverkehr (Mio. pro Jahr)	*142,2*	***163,2***
davon im Fernverkehr (Mio. pro Jahr)	*20,6*	***24,4***
Investitionen (Mio. €)	397,7	**1.414,4**
Pünktlichkeit der Züge		
Pünktlichkeit ÖBB Nahverkehr (%)	97,5	**97,1**
Pünktlichkeit ÖBB Fernverkehr (%)	89,7	**87,8**
ÖBB-Postbus AG		
Fahrgäste Bus (Mio. pro Jahr)	123,7	**135,3**
Gefahrene Kilometer (Mio. km pro Jahr)	140,0	**141,6**
Gefahrene Kilometer (pro Tag)	384.000	**388.037**
Bushaltestellen	20.972	**20.080**
Linien (Anzahl)	720	**639**
Busse (Anzahl)	2.419	**2.433**
davon barrierefrei (%)	*99*	***99***
Umsatz (Mio. €)	400	**410**
Marktanteil im regionalen Linienverkehr (rd. %)	42	**42**
Versorgte Gemeinden (Stk.)	1.798	**1.769**
Anteil an versorgten Gemeinden (%)	86	**85**
Mikro ÖV Postbus Shuttle		
Projekte (Stk.)	-	**5**
Versorgte Gemeinden (Stk.)	-	**31**
Durchschnittlicher Besetzungsgrad Mikro-ÖV	-	**1**
ÖBB-Infrastruktur AG		
Anzahl Bike & Ride Stellplätze (Stück)	45.300	**48.881**
Neuerrichtung / Instandhaltung von Bike&Ride-Stellplätzen pro Jahr (Stück)	1.506	**2.622**
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen (Stk.)	374	**398**

NIGHTJET. Die ÖBB sind Europas größter Anbieter von Nachtreisezügen mit 20 eigenen Nightjet-Linien. Neun weitere Nachtzuglinien werden in Kooperation mit Partnerbahnen unter der Marke EuroNight betrieben

Gesund und sicher ist unser Qualitätsversprechen

SICHERHEIT AM ARBEITSPLATZ. Sicherheit ist das

GESUNDHEIT / SAFETY / SECURITY. Sicherheit ist die Basis aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist tägliches Versprechen an alle Kund:innen und Mitarbeiter:innen und somit Teil der „ÖBB Identität“. **GRI 416-1**

Die ÖBB verstehen sich als lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Mobilitäts- und Logistikdienstleister. Die Verpflichtung, gemeinsam die Sicherheits- und Qualitätsziele zu erfüllen und damit das System Schiene und den öffentlichen Verkehr in Österreich zu stärken, eint alle Unternehmensteile der ÖBB. Sicherheit stellt dabei die Geschäftsgrundlage für das tägliche Handeln dar. Die Sicherheit bildet daher das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist tägliches Leistungs- und Qualitätsversprechen an alle Kund:innen, an alle Mitarbeiter:innen und deren Familien, aber auch gegenüber unseren Dienstleister:innen und Dritten. Sicherheit ist somit Teil der „ÖBB-Identität“.

Die vier Sicherheitsbereiche der ÖBB – die Mananagementansätze

Im Sinne einer fokussierten Sicherheitssteuerung setzt sich die Sicherheit bei den ÖBB aus vier definierten „Sicherheitsbereichen“ zusammen.

Betriebliche Sicherheit. Die betriebliche Sicherheit soll den sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten. Die Anlagensicherheit sowie die betriebstechnische Sicherheit sind hier wesentliche Bestandteile.

Arbeitssicherheit. Die Arbeitssicherheit bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen.

Öffentliche Sicherheit. Die öffentliche Sicherheit beinhaltet den Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Kund:innen, Mitarbeiter:innen, das Unternehmen oder den Unternehmensbetrieb ganzheitlich betreffen. Damit verbunden ist auch der Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Objekte, Anlagen und Assets sowie transportierte Güter betreffen. Zusätzlich umfasst sie das subjektive Sicherheitsgefühl von Mitarbeiter:innen sowie Kund:innen.

Informationssicherheit. Die Informationssicherheit hat das Ziel, Informationen und die für deren Bearbeitung notwendigen Informations- und Kommunikationstechnologien im Interesse des ÖBB-Konzerns, der Mitarbeiter:innen, Geschäftspartner:innen und Kund:innen in angemessener Art und Weise zu schützen.

GRI 102-16, 418-1

Die vier Sicherheitsbereiche werden um die Querschnittsmaterie der Sicherheitskultur ergänzt. Einen zentralen Baustein stellt dabei der Unternehmenswert „Sicherheit leben“ mit den drei Verhaltensstandards und neun Schlüsselelementen dar. Der Unternehmenswert zielt auf den Faktor Mensch ab und unterstützt die Weiterentwicklung einer positiven Sicherheitskultur. Eine positive Sicherheitskultur wird in der ÖBB als Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur verstanden. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards

Sicherheit leben

Der Unternehmenswert „Sicherheit leben“ räumt der Sicherheit im ÖBB-Konzern eine entsprechende Priorität ein. „Sicherheit leben“ konkretisiert sich in **drei Verhaltensstandards** (sowie neun Schlüsselelementen), welche die Mitarbeiter:innen dabei unterstützen, Sicherheit jeden Tag in die Praxis umzusetzen und somit „Sicherheit zu leben“.

Gesundheit / Safety / Security

KENNZAHLEN

122

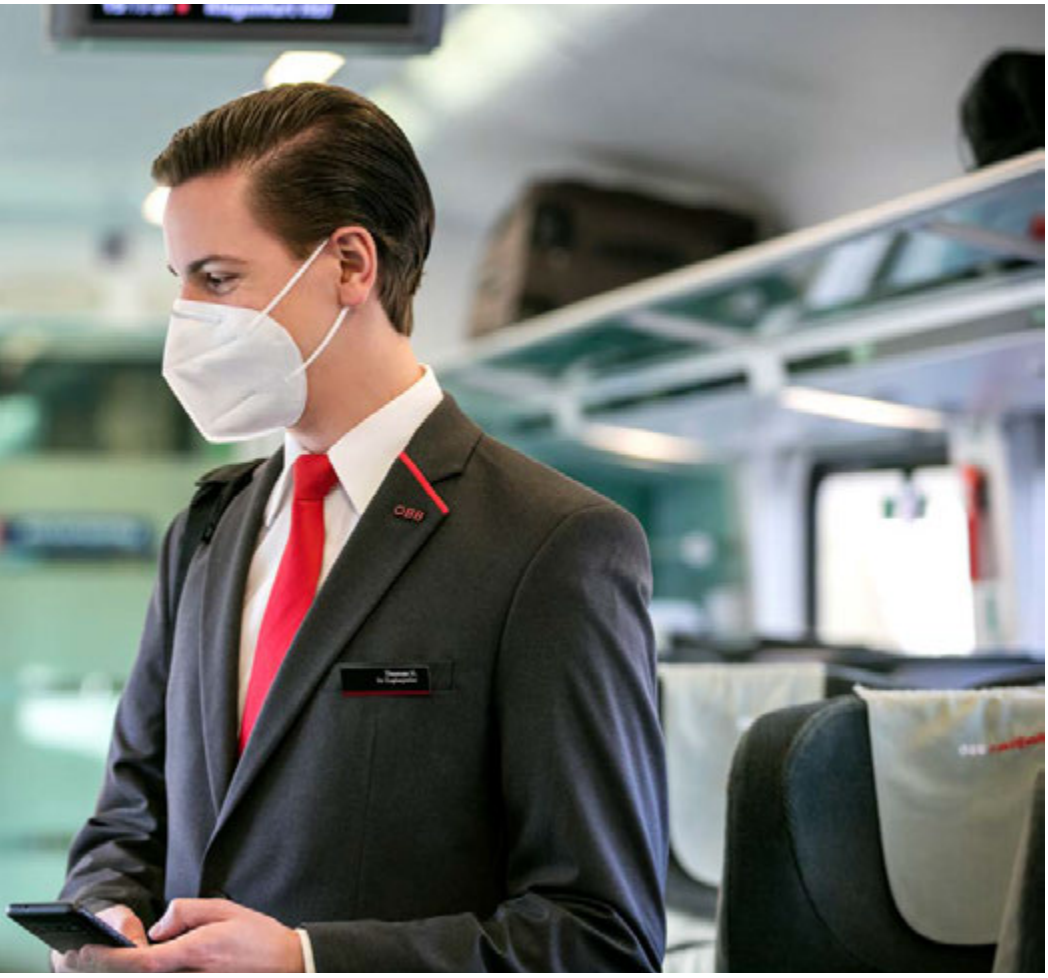
Punkte erreichte der **öffentliche Sicherheitsindex „ÖSX“** 2021 im Konzern. Der ÖSX enthält wesentliche Top-Kennzahlen wie bspw. Übergriffe auf Mitarbeiter:innen. **2020:** 82

65

Punkte erreichte der **betriebliche Sicherheitsindex „BSX“** 2021 im Konzern und zeigt, dass die Sicherheitsperformance in der betrieblichen Sicherheit auf hohem Niveau gehalten werden können. **2020:** 50

17,4

Arbeitsunfälle ASVG pro 1.000 Mitarbeiter:innen wurden im Jahr 2021 gezählt. **2020:** 17,2



Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern und ein tägliches Leistungs- und Qualitätsversprechen

auf, ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar.

Ambitionierte Sicherheitsziele

Übergeordnetes Ziel des ÖBB-Konzerns ist es, nachhaltig zu den Top 5 der sichersten Bahnen in Europa zu gehören. Damit dies gelingt, wurden ambitionierte strategische Sicherheitsziele für den Konzern definiert. So sollen in den nächsten Jahren die wesentlichen Sicherheitskennzahlen (beispielsweise bei Zugunfällen, Verschubunfällen, Arbeitsunfällen) noch weiter verbessert werden. Mit der Schärfung der Sicherheitsstrategie, der Stärkung der konzernübergreifenden Zusammenarbeit sowie der Ambition, die Sicherheitskultur positiv weiterzuentwickeln, wurden die Weichen zur Erreichung der mittelfristigen Sicherheitsziele gestellt.
GRI 403-1, 2

Ziele im Bereich Sicherheit

Arbeitssicherheit: Die ÖBB wollen die Arbeitsunfälle in den nächsten Jahren signifikant reduzieren. Bis 2024 soll im Konzern eine Arbeitsunfallrate ASVG von maximal 12,4 (pro 1.000 Mitarbeiter:innen) erreicht werden.
Betriebliche Sicherheit: In der betrieblichen Sicherheit wird in den wesentlichen Kennzahlen eine Reduktion um 33 Prozent bis zum Jahr 2024 angestrebt. So sollen im Bereich der Zugfahrt die Anzahl an Vorfällen pro Jahr reduziert werden (Zugzusammenstöße: max. 2, Zugentgleisungen: max. 6, Signalüberfahrungen: max. 34). Ebenso soll auch die Sicherheitsperformance im Bereich des Verschub verbessert werden (Verschubzusammenstöße: max. 45, Verschubentgleisungen: max. 47).
Öffentliche Sicherheit: Im Bereich der öffentlichen Sicherheit wurden die strategischen Sicherheitsziele wie folgt definiert: Verbesserung um 2 Prozent jährlich bis 2024 sowie eine Reduktion der Vorfälle in den wesentlichen Sicherheitskennzahlen bis 2024 um jeweils 10 Prozent, ausgehend vom Jahreswert 2018. Bei den „Übergriffen auf Mitarbeiter:innen mit Verletzung“ wird ein noch ambitionierteres Ziel mit mehr als 25 Prozent Reduktion angestrebt.
Informationssicherheit: Die Informationssicherheit hat es sich zum Ziel gesetzt, den Reifegrad in der Informationssicherheit so weit zu erhöhen, dass die ÖBB sich auch zukünftig im guten europäischen Mittelfeld befinden. Dafür wurde das Projekt „PROTECT“ ins Leben gerufen.

Sicherheit in Gefahrenbereichen GRI 403-5

Die Kurse „SIG 1 Sicherheit im Gleisbereich“ und „SIG 2 Verhalten im Gefahrenraum von Gleisen / Bahnstromanlagen“ dienen als **Basisausbildung** sowohl für Mitarbeiter:innen als auch externe Personen / Fremdfirmen, um die **Erlaubnis zum Betreten von nicht öffentlichen Eisenbahnanlagen** zu erlangen. Das Ziel ist es, Personen, die zur Durchführung von nicht betrieblichen Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise oder in dessen Nähe tätig werden, ein betriebliches und elektrotechnisches Grundverständnis zu vermitteln. Damit soll durch die korrekten Verhaltensweisen sichergestellt werden, dass die Sicherheit beim Aufenthalt und der Durchführung von Arbeitsvorgängen im Gefahrenbereich von Gleisen sowie bei der Durchführung von Arbeitsvorgängen im Bereich von Bahnstromanlagen gewährleistet ist. Für alle anderen Bereiche wurde 2019 die Grundlage für ein Safety-Briefing geschaffen.

Fazit und Highlights 2021

Betriebliche Sicherheit. Die Sicherheitsleistung in der betrieblichen Sicherheit folgte 2021 der positiven Entwicklung aus dem Vorjahr. Insbesondere in den maßgeblichen Bereichen der Zugzusammenstöße und den Personenschäden aus dem Betriebsablauf konnte der positive Trend fortgesetzt werden. Die Zugentgleisungen verzeichneten gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg. Mit acht Zugentgleisungen im Jahr 2021 (2020: 4) liegen diese jedoch unter dem maßgebenden Fünf-Jahres-Schnitt. Gegenüber dem Vorjahr hat sich der betriebliche Sicherheitsindex (BSX) um 15 Punkte verschlechtert (2020: 50,3 Punkte). Mit 65,3 Punkten liegt der BSX im Jahr 2021 auf gutem Niveau und deutlich unter dem Jahreszielwert von 91,6 Punkten (bedeutet: besser als der Zielwert).

Die Digitalisierung und die Nutzung neuer Technologien schafft neue Möglichkeiten, die Sicherheitsperformance in der betrieblichen Sicherheit positiv zu beeinflussen. So wurde beispielsweise in die Entwicklung der Warn-App investiert, welche nun flächendeckend ausgerollt wurde. Durch das digital unterstützte >

SICHERHEITSKAMPAGNE soll das Bewusstsein für eines zentralen Themene weiter steigern

Sicherheitsnetz sollen Signalüberfahrungen und damit auch Zugzusammenstöße verhindert werden. Während der mehrjährige Schnitt im Bereich der Zugzusammenstöße bei drei Vorfällen liegt, wurde im Jahr 2021 nur ein einziger Vorfall verzeichnet.

Arbeitssicherheit. Es ereigneten sich zwei tödliche Arbeitsunfälle. Ein Mitarbeiter der ÖBB und ein Mitarbeiter eines externen Unternehmens kamen dabei ums Leben. Die Arbeitsunfallrate ASVG* konnte mit 17,4 im Jahr 2021 auf dem Vorjahresniveau gehalten werden (2020: 17,2). Bei den in Österreich beschäftigten Mitarbeiter:innen wurden 1.130 arbeitsbedingte Verletzungen dokumentiert. Daraus resultiert eine Rate dokumentierbarer arbeitsbedingte Verletzungen von 18,6 (2020: 19,3). **GRI 403-9**

60 arbeitsbedingte Verletzungen wurden bei den im Ausland beschäftigten Mitarbeiter:innen registriert.

2021 wurden im Bereich der Arbeitssicherheit die in den Vorjahren identifizierten Handlungsfelder um die Verletzungsmuster und Verletzungsbereiche ergänzt. Diese wurden in den konzernweiten Sicherheitsgremien transparent gemacht und dienen nun der Ausrichtung des strategischen Sicherheitsprogramms beziehungsweise der zielgerichteten Maßnahmensetzung zur Reduktion der Arbeitsunfälle im ÖBB-Konzern.

Durch eine konzernweite Sicherheitskampagne wurde noch mehr Aufmerksamkeit darauf gelenkt, dass die persönliche Schutzausrüstung ideal auf die jeweiligen Anforderungen abgestimmt ist und auch regelkonform getragen wird. Die ÖBB investiert jedes Jahr rund sechs Millionen Euro in die persönliche Schutzausrüstung der Mitarbeiter:innen – beispielsweise für Schutzhelme, Sicherheitsschuhe und Schutzhandschuhe für Verschubmitarbeiter:innen oder rückstrahlende Flächen auf den Jacken der ÖBB Einsatzleiter:innen. **GRI 403-2**

Sowie im Jahr zuvor waren 2021 die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auch im Bereich des Arbeitnehmer:innenschutzes ein wesentliches Thema.

Die arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Betreuung erfolgt seit vielen Jahren durch die ÖBB Partnerin WELLCON und steht allen Mitarbeiter:innen zur Verfügung. Deren Arbeitsmediziner:innen arbeiten eng mit konzerneigenen Sicherheitsfachkräften zusammen und prüfen gemeinsam im Rahmen der regelmäßigen Begehungen

Schutzausrüstung

Die **ÖBB investieren jedes Jahr rund sechs Millionen Euro** in die persönliche Schutzausrüstung der Mitarbeiter:innen – beispielsweise für **Schutzhelme, Sicherheitsschuhe und Schutzhandschuhe.**

Betriebliche Sicherheit

	2020	**2021**
ÖBB Schienennetz in Österreich [1]		
Zugzusammenstöße	2	**1**
Zugentgleisungen	4	**8**
Personenschäden im Zug / Betriebsablauf	19	**20**
Verschubentgleisungen (INFRA, PR, TS)	62	**64**
Verschubzusammenstöße (INFRA, PR, TS)	56	**95**
Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen	66	**60**
Ausland [2]		
Zugzusammenstöße im Ausland	1	**1**
Zugentgleisungen im Ausland	2	**4**

[1] Vorfälle, welche von den ÖBB Gesellschaften verursacht wurden.
[2] Vorfälle, welche durch die Rail Cargo Group außerhalb von Österreich verursacht wurden.

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

die Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften. Die Beratungsthemen umfassen sowohl psychische als auch physische Belastungen und Beanspruchungen. In Kooperation mit der Versicherungsanstalt offentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) bietet die WELLCON eine berufsorientierte Gesundenuntersuchung (BOGU) an. Ab 2022 plant die BVAEB als Nachfolge der BOGU die GuB (Gesund und Beruf). Mehr dazu im Abschnitt Gesundheit. **GRI 403-3**

Öffentliche Sicherheit. Fokusthema in der öffentlichen Sicherheit ist der Schutz unserer Mitarbeiter:innen und Kund:innen. 2021 ist die Zahl der Übergriffe und Drohungen auf Mitarbeiter:innen gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bei solchen Übergriffen auf Kund:innen waren Rückgänge zu verzeichnen. Vor allem die Kontrolle der Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln hat zusätzliche Konfliktpotenziale mit sich gebracht. Zahlreiche Gegenmaßnahmen wie etwa gemeinsame Schwerpunktaktionen mit der Exekutive oder auch neue interaktive Schulungsinhalte für Zugbegleiter:innen wurden gesetzt.

Nicht minder herausfordernd ist die Bekämpfung der Sachbeschädigungsdelikte, vor allem der Bereich Graffiti auf Schienenfahrzeuge. 2021 konnten durch intensive Maßnahmensetzungen wie verstärkte Streifendienste, Videoüberwachung und eine verbesserte Meldebereitschaft in enger Zusammenarbeit mit der Polizei mehrere Tätergruppen festgenommen und zahlreiche Straftaten nachgewiesen werden.

Besonders hervorzuheben ist die Festnahme von vier Tatverdächtigen nach Graffitidelikten in Niederösterreich. Dieser Tätergruppe konnte mithilfe der ÖBB-eigenen „Schriftzeichen Datenbank“ insgesamt 150 Delikte mit einer Gesamtschadenssumme von 350.000 Euro nachgewiesen werden. Die generelle Datenbasis Security, als Grundlage für die Implementierung von Gegenmaßnahmen, wird 2022 auf neue Fundamente gestellt, um noch rascher und effizienter reagieren zu können.

Informationssicherheit. Um das übergeordnete Ziel im Bereich Informationssicherheit zu erreichen, wird von der Konzern-Informationssicherheit an den Schutzzielen der Vertraulichkeit (Schutz vor dem Zugriff durch Unbefugte), der Integrität (Schutz vor unerlaubter Veränderung) und der Verfügbarkeit (Zugriff bei Bedarf und Schutz vor Verlust) gearbeitet.

Hier bestehen die Kernaufgaben darin, Strategien, Richtlinien und

Arbeitssicherheit

ÖBB Mitarbeiter:innen und Leasing-Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB	2020	**2021**
Arbeitsunfälle ASVG absolut [1] (Anzahl)	686	**694**
Arbeitsunfallrate ASVG [2] (pro 1.000 Mitarbeiter:innen)	17,2	**17,4**
LTIR Arbeitsunfälle [3] (Anzahl)	831	**835**
Rate LTIR Arbeitsunfälle [3] (pro 1 Mio. Arbeitsstunden)	14,1	**13,8**
Anzahl gearbeiteter Stunden [3, 4] (pro 1.000 Mitarbeiter:innen)	59.000	**60.663**
davon ÖBB Mitarbeiter:innen	*58.093*	***59.761***
davon Leasing-Mitarbeiter:innen	*907*	***901***
Tödliche Arbeitsunfälle [3, 4] (Anzahl)	1	**1**
davon ÖBB Mitarbeiter:innen	*1*	***1***
davon Leasing-Mitarbeiter:innen	*0*	***0***
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen [4] (pro 1 Mio. Arbeitsstunden)	0,017	**0,016**
davon ÖBB Mitarbeiter:innen	*0,017*	***0,016***
davon Leasing-Mitarbeiter:innen	*0*	***0***
Schwere arbeitsbedingte Verletzungen [3, 4] (Anzahl)	24	**18**
davon ÖBB Mitarbeiter:innen	*24*	***17***
davon Leasing-Mitarbeiter:innen	*0*	***1***
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen [3, 4] (pro 1 Mio. Arbeitsstunden)	0,41	**0,30**
davon ÖBB Mitarbeiter:innen	*0,41*	***0,28***
davon Leasing-Mitarbeiter:innen	*0*	***1,11***
Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen [3, 4] (Anzahl)	1.136	**1.130**
davon ÖBB Mitarbeiter:innen	*1.101*	***1.069***
davon Leasing-Mitarbeiter:innen	*35*	***61***
Rate dokumentierbarer arbeitsbedingte Verletzungen [3, 4] (pro 1 Mio. Arbeitsstunden)	19,3	**18,6**
davon ÖBB Mitarbeiter:innen	*19,0*	***17,9***
davon Leasing-Mitarbeiter:innen	*38,6*	***67,7***

>

[1] Arbeitsunfälle von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich mit mehr als 3 Ausfalltagen zur Folge (gem. ASVG), Wegunfälle werden nicht berücksichtigt.
[2] Arbeitsunfallrate ASVG: Arbeitsunfälle pro tausend ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich.
[3] Lost Time Injury Rate (LTIR) Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen
[4] Entspricht GRI Standard 403-9, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage

Rahmenbedingungen zu definieren, sodass konzernweit ein einheitliches Vorgehen im Bereich der Informationssicherheit etabliert wird und Systemausfälle, die in den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen können, verhindert werden.

Ausblick 2022

Im Bereich der betrieblichen Sicherheit soll, um die Signalüberfahrungen weiter zu reduzieren, die Warn-App weiterentwickelt werden. Gleichzeitig soll noch intensiver an der Reduktion von Vorfällen im Verschubbereich und bei den Vorläufereignissen, welche Zugunfälle begünstigen, gearbeitet werden. Neben einem konsequenten Ausbau von Technologie und einer wirkungsvollen Weiterentwicklung von Prozessen und Verfahren steht die Weiterentwicklung des Sicherheitsbewusstseins der Mitarbeiter:innen im ÖBB-Konzern im Fokus.
Dabei gilt es, die Ergebnisse der Sicherheitskulturumfrage, die 2021 unter den Mitarbeiter:innen durchgeführt wurde, aufzuarbeiten und mittels eines zielgerichteten Maßnahmenpaketes die Sicherheitskultur weiterzuentwickeln. Aber auch auf eine signifikante Reduktion der Arbeitsunfälle auf Basis der entwickelten Handlungsfelder und den analyisierten Verletzungsbereichen wird größter Wert gelegt. Dies beinhaltet auch Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Lage rund um die Übergriffe auf Mitarbeiter:innen. In der Informationssicherheit werden entsprechend dem konzernweit vereinbarten neuen „Target Operating Model" zusätzliche Mitarbeiter:innen intern aufgenommen sowie die internen Ressourcen durch externes Know-how verstärkt unterstützt.
GRI 403-4, 403-2

Sicherheit im Konzern

Auf der Ebene des ÖBB-Konzerns ist der **Arbeitnehmer:innenschutz** im Fachausschuss Arbeitssicherheit und in der Plattform Sicherheit koordiniert. In den Teilkonzerngesellschaften ist auf Basis der jeweiligen gesetzlichen Regelungen die **Arbeitssicherheit** beziehungsweise die Einbindung der Mitarbeiter:innen organisiert. GRI 403-4

Gesundheit und Arbeitnehmer:innenschutz

Die Mitarbeiter:innen sind die wichtigste Ressource der ÖBB. Daher wurde 2007 mit dem Betriebsrat eine Vereinbarung über Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung beschlossen.
Deren Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit sowie der Gesundheit aller ÖBB-Mitarbeiter:innen. Dazu sollen die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert, persönliche Ressourcen optimiert und Belastung reduziert werden.
Die Umsetzung erfolgt durch das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM).
Die inhaltliche Ausrichtung geschieht nach den Qualitätskriterien des „Netzwerkes für Betriebliche Gesundheitsförderung". Fokusthemen sind Gesundheitsförderung und Prävention, Gesundheit als Führungsaufgabe und betriebliche Wiedereingliederung. **GRI 403-1**

Öffentliche Sicherheit [1]

	2020	**2021**
Übergriffe / Tätlichkeiten gegen Zugbegleiter:innen / Service- und Kontrollteam-Mitarbeiter:innen sowie Mungos-Mitarbeiter:innen	258	**347**
ohne Verletzung	*190*	***264***
mit Verletzung	*68*	***83***
Diebstähle an Kunden:innen / Reisende	944	**1.343**
Sachbeschädigungen ÖBB	2.458	**2.852**

[1] Vorfälle / Unfälle in Österreich.
Hinweis: Sachbeschädigungen anstatt Buntmetalldiebstähle, da diese bereits auf einem vernachlässigbaren Wert sind.

IMPFKAMPAGNE. Österreichweit wurden an 15 Stand-

Ziel im Bereich Gesundheit

- Die ÖBB wollen das Wohlbefinden und die Arbeitsfähigkeit aller Mitarbeiter:innen stärken.
- Eine weitere Aufgabe des Gesundheitsmanagements ist die fachliche und organisatorische Betreuung von Themen, die sich aus der Schnittstellenfunktion mit der Wellcon / Arbeitsmedizin ergeben. Darunter fallen die Organisation von Impfungen ebenso wie Berichterstattung, Abrechnung sowie Clearing der Jahrespräventionszeiten und die Organisation und Koordination der ÖBB32-Untersuchungen. **GRI 403-3**

Fazit und Highlights 2021

Auch im Jahr 2021 konnte trotz coronabedingter Einschränkungen im betrieb-

orten insgesamt 12.685 COVID-Impfungen durchgeführt

lichen Gesundheitsmanagement ein umfassendes Angebot für die Mitarbeiter:innen bereitgestellt werden. Neben einer Vielzahl an Workshops und Webinaren zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen mit Titeln wie „Jeden Tag funktionieren, funktioniert auch nicht“, „Angst beginnt im Kopf – Mut auch“ oder „Homeoffice – Chance oder Belastung?“ wurden erstmals in Kooperation mit der BVAEB an sechs Dienststellen auch fünf Risiken-Checks durchgeführt. Ein weiterer Schwerpunkt war das Thema „Frauen- und Männergesundheit“ in Zusammenarbeit mit der Krebshilfe Österreich.

Zum ersten Mal wurde bei der Mitarbeiter:innenbefragung der neue „Arbeitsfähigkeitsindex“ vorgegeben, welcher vom Gesundheitsmanagement mitentwickelt wurde. Hier werden Faktoren erhoben, die sich positiv oder negativ auf die Arbeitsfähigkeit auswirken.

Damit Führungskräfte ihre Fürsorge hinsichtlich der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit ihrer Mitarbeiter:innen wahrnehmen können, sind intensive und qualitativ hochwertige Dialoge wesentlich. 2021 wurde zur Unterstützung dessen das IT-gestützte Präsenzmanagement in großen Teilen des ÖBB-Konzerns ausgerollt. Unterstützend dazu wurde ein E-Learning und Schulungen angeboten. Die unterschiedlichen Gesprächsformen des Präsenzmanagements wurden in über 17.000 Dialogen dokumentiert.

Bei längeren krankheitsbedingten Ausfällen werden dabei Mitarbeiter:innen gezielt unterstützt und gefördert, um ihre Arbeitsfähigkeit wieder zu erlangen. Dieses Angebot der betrieblichen Wiedereingliederung haben 832 Mitarbeiter:innen im Jahr 2021 dankend angenommen. Im Juni und Juli 2021 organisierte das Gesundheitsmanagement gemeinsam mit der Wellcon an österreichweit 15 Standorten insgesamt 12.685 Impfungen gegen das Coronavirus. Weiters wurden österreichweit neun dauerhafte Teststraßen errichtet, in welchen 2021 insgesamt 142.539 Testungen durchgeführt wurden. Eine eigene, ÖBB-interne COVID-19-Ampel regelt die Maßnahmen zum Schutz der Kolleg:innen, darüber hinaus wird regelmäßig über die COVID-relevanten Themen informiert. **GRI 403-6**

Ausblick 2022

Ab Juni 2022 wird das Gesundheitsmanagement in einer neuen Struktur mit zentraler Steuerung und regionaler Ausrollung organisiert, wodurch eine stärkere Anbindung und Vernetzung in den Regionen gewährleistet wird. Inhaltlich wird der Fokus unter anderem in der Maßnahmenentwicklung aus dem Arbeitsfähigkeitsindex liegen. Ein weiterer konzernweiter Schwerpunkt stellt der Bewegungs- und Stützapparat dar. Hier wird zum einen auf die unterschiedlichen Belastungen der Berufsgruppen eingegangen und zum anderen werden unterschiedliche Angebote und Maßnahmen gesetzt. < **GRI 403-1**

Informationssicherheit

	2020	**2021**
Anzahl Spam E-Mails (Mio.) [1]	188,7	**122,9**
Anzahl von Virusattacken [1]	17.600	**4.526**
Risk-Exposure (Var. 95 %) [2]	6,6 Mio. €	**8,2 Mio. €**

[1] Vorfälle in Österreich und internationalen Tochtergesellschaften.
[2] Mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % wird das Risk-Exposure während eines einjährigen Betrachtungszeitraums nicht überschritten.

Gesundheit GRI 403-6

	2020	**2021**
Teilnehmer:innen bei gesundes Führen und Suchtprävention	49	**177**
Anzahl der Mitarbeiter:innen, die betriebliche Wiedereingliederung (BWE) in Anspruch genommen haben	835	**832**

Maßnahmen. Gesundheit / Safety / Security GRI 403-7

Verringerung von Unfällen auf Eisenbahnkreuzungen

Warn-App zur Unterstützung bei Signalbeachtung wird weiterentwickelt

Sicherheitskultur als Rückgrat der Sicherheitsleistung im ÖBB-Konzern

Reduktion von Arbeitsunfällen

Investitionen in den Schutz der Mitarbeiter:innen

Schutzausrüstung konsequent verwenden

Coronakrise als Herausforderung

> Details ab Seite 102

Vielfalt macht den Unterschied

VIELFALT & CHANCENGLEICHHEIT. Die ÖBB sind einer der größten Arbeitgeber Österreichs. Für sie ist Vielfalt ein Selbstverständnis und Chancengleichheit Teil moderner Unternehmensführung.

DER FRAUENANTEIL in der Lehrlingsausbildung soll auf

Managementansatz

Der ÖBB-Konzern ist nicht nur in einem in sozialer Hinsicht vielfältigen Mobilitätsmarkt aktiv, sondern deckt mit seinen mehr als 40.000 Beschäftigten eine große Bandbreite an Berufen ab, die vom manuellen Verschub bis zum hochkomplexen Finanzmanagement reicht. Die ÖBB sind einer der größten Arbeitgeber des Landes und haben damit auch eine Vorbildfunktion bezüglich der Chancengleichheit für alle Mitarbeiter:innen, der Förderung von Diversität sowie der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Darüber hinaus steigern Vielfalt und Chancengleichheit die Attraktivität von Unternehmen für neue Fachkräfte und fördern deren Innovationskraft.

Chancengleichheit ist ein Merkmal moderner Unternehmensführung und Voraussetzung für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg. Die ÖBB übernehmen gesellschaftliche Verantwortung und wollen Vorbild für andere Unternehmen sein. Daher setzen sie sich für eine 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. Im besonderen Maße gilt das auch für Menschen mit Behinderungen, die nicht nur als Kund:innen, sondern auch als künftige Mitarbeiter:innen gezielt angesprochen werden. Diversity-Management geht über Chancengleichheit hinaus und nutzt die Vielfalt der Beschäftigten zum Vorteil aller Beteiligten, mit dem Ziel, die ÖBB vielfältiger und somit produktiver sowie resilienter zu machen.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Vielfalt & Chancengleichheit erfolgt im Rahmen des Diversity-Managements entsprechend den Zielen, die in der Diversity-Charta 2026 festgelegt sind. Die Gleichstellungspolicy bildet die Grundlage für die Sicherstellung von Gleichbehandlung und gleichen Chancen für Mitarbeiter:innen. Mit der Charta der Inklusion bekennen sich die ÖBB zur Gestaltung eines barrierefreien und inklusionsorientierten Arbeitsumfeldes.

Ausgezeichnet als Diversity-Leader

Die Financial Times und das unabhängige Marktforschungsunternehmen Statista identifizierten die ÖBB als Unternehmen, das eine **bedeutende Führungsrolle im Bereich Diversity und Inklusion** einnimmt.

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen den Anteil von Frauen im Gesamtkonzern (In- und Ausland) bis 2026 auf 17 Prozent anheben. Der Frauenanteil bei Führungskräften soll sukzessive gesteigert werden.
- Ziel ist die Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung (Inland) auf mindestens 20 Prozent.
- Die ÖBB wollen den Anteil von Frauen bei Weiterbildungsprogrammen (Inland) der ÖBB akademie auf 25 Prozent erhöhen.
- Die ÖBB wollen mindestens 30 Prozent Frauenanteil in den Aufsichtsratsgremien der ÖBB Inland-AGs und -GmbHs.

Vielfalt & Chancengleichheit GRI 405-1

KENNZAHLEN

58,1

Prozent ist der **Frauenanteil bei den Aufsichtsräten der AGs** des ÖBB-Konzerns im Jahr 2021. **2020:** 58,1

24,4

Prozent beträgt der **Frauenanteil bei den neu aufgenommenen Mitarbeiter:innen** (extern) im ÖBB-Konzern im Jahr 2021. **2020:** 20 %

29,6

Prozent ist der **Frauenanteil bei den Aufsichtsräten* der GmbHs** des ÖBB-Konzerns im Jahr 2021. **2020:** 22,2 %

* ohne Belegschaftsvertreter:innen

mindestens 20 Prozent angehoben werden

- Die ÖBB schaffen für Menschen mit Behinderung ein inklusionsorientiertes Arbeitsumfeld und streben bis 2026 einen Anteil der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen von 4 Prozent im Inland an.

Highlights 2021

Neu war im Jahr 2021 die Überarbeitung der Ziele der Diversity-Charta. Mit definierten Zielen für Gleichbehandlung im Konzern wurde die Diversity-Charta 2023 konkretisiert und bis 2026 verlängert. Die Ziele bis 2026 beschäftigen sich mit der Anhebung des Frauenanteils und der Frauenförderung (Gleichstellungsplan). Verglichen mit dem Jahr 2020 konnte sowohl der Frauenanteil im gesamten ÖBB-Konzern auf 14,2 Prozent (+0,7 % vgl. VJ), aber auch der Anteil der Frauen in Führungspositionen auf 15,4 Prozent (+1,6 % vgl. VJ) erhöht werden. Dies spiegelt sich auch im Anteil der neu ins Unternehmen aufgenommen Frauen, der Frauenanteil bei externen Aufnahmen (Inland) konnte 2021 auf 24,4 Prozent (+4,4 % vgl. VJ) gesteigert werden. Ein Minus von 0,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ergab sich beim Frauenanteil der Lehrlinge mit 19,9 Prozent. **GRI 405-1**

Um als Arbeitgeber die Hürden für Menschen mit Behinderungen weiter abzubauen, hat die ÖBB seit 2020 eine Charta der Inklusion für Mitarbeiter:innen mit Behinderung ins Leben gerufen.

Als inklusiver Mobilitätsdienstleister stehen die ÖBB im regelmäßigen Austausch mit Vertreter:innen von Behindertenorganisationen und Politik zum Thema „Barrierefreiheit und barrierefreies Reisen“, diskutieren aktuelle Projekte, Bedürfnisse und Lösungsansätze. Um auch weiterhin zu den Vorzeigebahnen Europas zu zählen, haben dazu 2021 wieder vier regionale Stakeholder:innendialoge stattgefunden. Unter dem Motto „Barrierefreiheit bringt allen was“ setzten die ÖBB anlässlich des Internationalen Tags der Gebärdensprache 2021 am Bahnhof Salzburg ein besonderes Zeichen. Gemeinsam mit Vertreter:innen von Behörden und Organisationen wie Blinden- und Sehbehindertenverband, Gehörlosenverband sowie der Stadt Salzburg und Reisenden sollen Barrieren bewusst gemacht und abgebaut werden.

Als weiteres Highlight 2021 wurde im November von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) die Vereinbarung „Frauen im Eisenbahnsektor“ unterzeichnet, bei deren Erstellung die ÖBB eine aktive Rolle einnahmen.

Ausblick & Resümee 2022

2021 wurden die gesetzten Ziele analysiert und in einem Gleichstellungsplan verfeinert. In den nächsten Jahren gilt es, diesen mit entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. Dabei helfen soll zukünftig auch der „Frauen-Karriere-Index“ (FKi). Als Teil des Programms „HR 2025“ wurden 2021 die Zahlen für den FKi erhoben. 2022 folgen die quantitative und qualitative Analyse zum Thema „Frauen und Karriere inklusive Benchmarking“ in der ÖBB. <

Maßnahmen. Vielfalt & Chancengleichheit

Relaunch RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat 2021
Netzwerktreffen und Events
Diversity Charta 2026
Charta der Inklusion
Frauen-Karriere-Index
Cross-Mentoring-Programm
Digital Leadershipprogramm mit Female Founders
Neue Genderguidelines
Gesundheitskampagne „Frauen- und Männergesundheit“
Women in Rail
Bahnindustrie Award 2021
Förderung des interkulturellen Dialogs
Sexuelle Orientierung

> Details ab Seite 103

14,2

Prozent ist der **Frauenanteil bei den Mitarbeiter:innen im ÖBB-Konzern** im Jahr 2021. **2020:** 13,5 %

19,9

Prozent ist der **Frauenanteil bei den Lehrlingen,** die im Jahr 2021 im ÖBB-Konzern ausgebildet wurden. **2020:** 20,2 %

15,4

Prozent beträgt der **Frauenanteil bei den Führungskräften** des gesamten ÖBB-Konzerns (In- und Ausland) im Jahr 2021. **2020:** 13,8 %

Mit einer besonderen Verantwortung

COMPLIANCE / TRANSPARENZ, DATENSCHUTZ UND MENSCHENRECHTE. Ethisches Handeln ist die Basis für Vertrauen und ein zentraler Baustein für nachhaltigen Erfolg.

DATENSCHUTZ. Für die Geschäftspartner:innen, Mitar-

Managementansätze

Die ÖBB sind eines der größten kapitalmarktorientierten Unternehmen Österreichs und befinden sich in öffentlichem Eigentum. Daraus resultiert eine besondere Verantwortung in den Bereichen Compliance / Transparenz, Datenschutz und Menschenrechte. Für eine konsequente und einheitliche Bearbeitung der Compliance-Themen und Fragestellungen ist in der ÖBB-Holding der Bereich Konzern Compliance zentral installiert. Ebenso ist das Thema „Datenschutz" zentral im Bereich Konzernrecht in der ÖBB-Holding angesiedelt.

Datenschutz

Für ein öffentliches Unternehmen wie die ÖBB ist es von großer Wichtigkeit, verantwortungsbewusst und vorbeugend zu handeln. Insbesondere für die Geschäftspartner:innen, Mitarbeiter:innen und Kund:innen ist ein absolut vertraulicher Umgang mit Informationen sicherzustellen.

Dafür benötigen ÖBB Mitarbeiter:innen und Führungskräfte eine wirksame und adäquate Unterstützung bei der Einhaltung des Datenschutzes. Aus diesem Grund hat der ÖBB-Konzern ein umfassendes Datenschutz-Managementsystem (DSMS) eingerichtet, dem ein mehrstufiger Aufbau aus der Datenschutzpolitik (Grundsatzpapier), der Konzernrichtlinie Datenschutz, der Datenschutzdokumentation und einem Datenschutzhandbuch zugrunde liegt.

In Anlehnung an die internationalen Normen ISO 9001 und ISO/IEC 27001 ist das DSMS entsprechend dem Grundgedanken des Plan-Do-Check-Act-Modells (PDCA – Planen, Durchführen, Prüfen, Handeln) auch auf einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess ausgerichtet. In jeder ÖBB-Konzerngesellschaft ist ein Datenschutzbeauftragter mit der Überwachung der Einhaltung von rechtlichen und internen Vorschriften betraut und berät sowohl das Management als auch die Mitarbeiter:innen in allen Fragen des Datenschutzes. Durch verpflichtende Unterweisungen werden Mitarbeiter:innen die Grundlagen und Neuerungen beim Datenschutz nähergebracht. Zusätzlich werden Datenschutzaudits durchgeführt, um das vorhandene System einer regelmäßigen Prüfung zu unterziehen.

Transparenz

In der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung orientiert sich der ÖBB-Konzern an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie dem Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes. Ein wesentliches Instrument ist die transparente, zeitnahe und detaillierte Berichterstattung zu vielen Themenbereichen der ÖBB sowie deren Beurteilung und Zertifizierung durch externe Stellen.

Compliance / Transparenz, Datenschutz und Menschenrechte

KENNZAHLEN

3.545

Mitarbeiter:innen haben im Jahr 2021 die Schulung **„EU Datenschutzgrundverordnung 2018"** und vergleichbare E-Learnings abgeschlossen. **2020:** 438

3

Meldungen mussten im Jahr 2021 auf Basis der **Data-Breach-Notification-Duty** vom ÖBB-Konzern gemacht werden. **2020:** 2. GRI 418-1

> 90

Prozent beträgt im Jahr 2021 die **Abschlussquote des E-Learnings Compliance,** welches allen Mitarbeiter:innen mit IT-Zugang zur Verfügung gestellt wird und unter anderem auch im Onboarding-Prozess etabliert ist. **2020:** >90 %

beiter:innen und Kund:innen ist ein absolut vertraulicher Umgang mit Informationen sicherzustellen

Compliance-Managementsystem

Eine effektive, effiziente und transparente Gestaltung der Geschäftsprozesse ist für den ÖBB-Konzern von großer Bedeutung. Zu deren Umsetzung bedarf es einer Organisation, die entsprechende Maßnahmen setzt und damit wesentlich zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens beiträgt. Daher wurde ein umfassendes Compliance-Managementsystem im ÖBB-Konzern implementiert, das sich an international anerkannten Standards orientiert.

Da alle Organe und Bedienstete des ÖBB-Konzerns unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches fallen, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen, ist ein integres Verhalten unabdingbar. Als Kernpunkt der Compliance-Auffassung dient der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns. Dieser verbindliche Verhaltenskodex beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet.

Um eine langfristige und nachhaltige Sensibilisierung zu compliancebezogenen Themenbereichen zu erlangen, werden regelmäßig Schulungen, die auf die jeweilige Zielgruppe und entsprechenden Risiken zugeschnitten sind, durchgeführt. Ergänzt werden diese Schulungen durch ein umfassendes, konzernweites E-Learning-Programm. Zudem werden dem Management und allen Mitarbeiter:innen individuelle Beratungen angeboten.

Compliance geht jedem compliancerelevanten Hinweis konsequent nach. Ergänzend werden anlassunabhängige Prüfungen und Gefährdungsanalysen durchgeführt, um die Einhaltung des Code of Conduct zu überwachen und mögliche Schwachstellen nachhaltig zu beheben. Weiters unterstützt Compliance die Rechtsabteilungen des ÖBB-Konzerns im Bereich des Wettbewerbs-

Compliance

Compliance ist für die Prävention, die Früherkennung und die Aufklärung von Sachverhalten hinsichtlich Wirtschaftskriminalität und Korruption zuständig. Das Compliance-Office des ÖBB-Konzerns ist in der ÖBB-Holding AG angesiedelt und wird vom weisungsfreien Chief-Compliance-Officer geleitet. Zusätzlich sind in den Teilkonzerngesellschaften weisungsfreie Compliance-Officers organisatorisch und dienstrechtlich verankert.

Menschenrechte im ÖBB-Konzern

Die Menschenrechtspolitik der ÖBB verfügt über vier Schwerpunkte.
Der ÖBB-Konzern handelt gemäß den gesetzlichen Vorschriften in Österreich, in Europa sowie an allen Unternehmensstandorten außerhalb Europas. Die Teilkonzerngesellschaft Rail Cargo Group (RCG) beschäftigt international rund 9.400 Mitarbeiter:innen in 15 Ländern. Die Vorstände der Rail Cargo Group sowie die jeweiligen Geschäftsführer:innen haben im Jahr 2019 die „Children´s Rights, Human Rights and Forced Labour Policy" unterschrieben. Dementsprechend soll die im Jahr 2019 eingeführte Menschenrechtspolitik die Menschenrechte aller Mitarbeiter:innen an allen Standorten sicherstellen und menschenrechtswidrige Arbeitspraktiken ausschließen. Dies beinhaltet vier Schwerpunkte:

1. Die Mitarbeiter:innen haben das Recht, ohne Zwang den **Beschäftigungsbedingungen** zuzustimmen, und sie können ihr Arbeitsverhältnis mit angemessener Kündigungsfrist jederzeit freiwillig beenden.

2. **Kinderarbeit, Menschenhandel sowie Zwangsarbeit** wird in den Aktivitäten der RCG in keiner Weise betrieben, unterstützt noch toleriert.

3. Der **unfreiwillige Dienst** eines Beschäftigten, die **Ausbeutung von Kindern** sowie deren Einsatz für **gefährliche Arbeiten, körperliche Bestrafung oder Missbrauch** werden nicht geduldet.

4. Mitarbeiter:innen sind in ihrer Position **ausnahmslos legal beschäftigt.** Es wird sichergestellt, dass die örtlichen Gesetze für die Beschäftigung, das Studium, ein Praktikum oder eine Lehrstelle eingehalten werden.

Zur Weiterentwicklung der Politik und Umsetzung in Maßnahmen wurde im Jahr 2020 in der Rail Cargo Group eine Risikoanalyse für Menschenrechtsverletzungen durchgeführt. Dort wo Schwerpunkte identifiziert wurden, wurden auch Maßnahmen definiert. Eine der Maßnahmen, Sensibilisierung und Training zum Thema „Menschenrechte innerhalb des Unternehmens", wurde in 2021 ausgerollt und wird in den nächsten Jahren weiterverfolgt.

Details siehe Maßnahmenliste

100

Prozent der Lieferant:innen mit Neuverträgen, abgeschlossen über die ÖBB Einkaufsplattform, verpflichten sich zur **Einhaltung ethischer Grundsätze** und allgemeiner Prinzipien.

TRANSPARENZ. In der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung orientiert sich der ÖBB-Konzern an internationalen Standards

rechts. Der ÖBB-Konzern ist bestrebt, das Compliance-Managementsystem laufend zu evaluieren und unter Berücksichtigung neuer rechtlicher Vorgaben weiterzuentwickeln. Dabei trägt 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 unter anderem dazu bei, dass die Methoden und Maßnahmen von Compliance immer den aktuellen Best-Practice-Ansätzen entsprechen. **GRI 102-16**

Transparenz

Wesentlich ist die t**ransparente, zeitnahe und detaillierte Berichterstattung zu vielen Themenbereichen** der ÖBB sowie deren Beurteilung und Zertifizierung durch externe Stellen. In der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung orientiert sich der ÖBB-Konzern an internationalen Standards und dem Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes.

Ausblick Compliance 2022

Da es eine der Kernaufgaben von Compliance ist, die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig zu den Inhalten des Code of Conduct zu sensibilisieren, wird im Jahr 2022 ein neugestaltetes E-Learning ausgerollt. Damit wird das Bewusstsein der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns für Compliance-Risiken, welche in konkreten Situationen im Arbeitsalltag auftreten können, geschärft.

Menschenrechte

Zusätzlich zu den bestehenden AGBs wurde 2021 im Zuge eines Projekts des Konzerneinkaufs ein neuer Verhaltenskodex für Lieferant:innen implementiert. Aufgrund dieser Verpflichtung werden seit 2022 100 Prozent der Neuverträge mit Lieferant:innen unter Einhaltung ethischer Grundsätze und allgemeiner Prinzipien über die ÖBB Einkaufsplattform abgeschlossen. Dazu zählen unter anderem die Vermeidung von Korruption und wettbewerbswidrigem Verhalten, die Wahrung der Menschenrechte und die Förderung von Diversität und Gleichbehandlung wie auch das Verbot von Zwangsarbeit. <

Maßnahmen. Compliance / Transparenz, Datenschutz und Menschenrechte

Vorschriften und Verfahren
Persönliche Schulungen
E-Learning
Gefährdungsanalysen
Neukonzipierung Datenschutzschulung
Aktualisierung der Risikobewertung zum Datenschutz
Risikoanalyse Menschenrechtsverletzung

> Details ab Seite 107

ÖBB GÜTERVERKEHR. Die Rail Cargo Group führt mit ihren zwölf eigenen Güterbahnen jährlich und europaweit über 500.000 Züge und transportiert über 100 Millionen Net-totonnen tonnen an Gütern

Verantwortungsvolles Miteinander leben

SOZIALE VERANTWORTUNG & KOOPERATIONEN.
Schienen in eine bessere Zukunft legen – dieses Engagement sowohl in sozialer als auch in ökologischer Sicht wird bei den ÖBB gelebt.

GIRLS' DAY. Töchter von ÖBB-Mitarbeiter:innen und Kund:innen, Bahnhofsbesucher:innen, ÖBB Mitarbeiter:innen und einer Vielzahl an weiteren Unterstützer:innen über eine Million Euro an Spendengeldern für Kinder und Familien in Not sammeln. Mit vielen Maßnahmen zeigten die ÖBB Mitarbeiter:innen im Jahr 2021 ihr soziales Engagement von der Spendensammelaktion für Tschechien nach einem Tornado im Sommer 2021 über gespendete Gelder aus der „Kaffeekasse" für das St. Anna Kinderspital bis hin zu der alljährlichen Unterstützung der Aktion „Weihnachten im Schuhkarton". Mit den unterschiedlichsten Projekten und Aktionen nehmen die ÖBB ihre Verantwortung als Teil der Gesellschaft war und helfen mit ihren Mitarbeiter:innen auch 2021 wieder dort, wo Hilfe am meisten gebraucht wird.

Managementansatz

Die ÖBB sind nicht nur einer der größten Arbeitgeber und Ausbildungsbetriebe in Österreich, sie sind auch der wichtigste Mobilitätsanbieter des Landes und ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Dennoch sind die ÖBB überzeugt, dass sich Erfolg nicht alleine wirtschaftlich messen lässt und Unternehmen als Teil einer Gesellschaft für deren Entwicklung auch eine soziale Verantwortung tragen.

Mit ihrer integrierten Nachhaltigkeitsstrategie bekennen sich die ÖBB zu dieser sozialen Verpflichtung und stehen für ein ethisches und verantwortungsvolles Miteinander. Mit ihrem Engagement wollen die ÖBB Menschen, Umwelt und die Wirtschaft regional stärken, um zusammen mit vertrauensvollen Partner:innen einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten.

Die ÖBB nehmen ihre gesellschaftliche Verantwortung mit den unterschiedlichsten Projekten wahr (intern und extern) und helfen mit ihren Mitarbeiter:innen gezielt dort, wo sie gebraucht werden. Das Engagement reicht von der Unterstützung von Vereinen und Personengruppen über Spendensammelaktionen bis zur Investition von Mitarbeiter:innen-Ressourcen für wohltätige Zwecke. Neben eigenen Projekten unterstützten die ÖBB kulturelle und soziale Einrichtungen sowie Initiativen und Aktivitäten durch Spenden.

Zielsetzungen

- Die ÖBB stehen für ein ethisches und verantwortungsvolles Miteinander aller Menschen sowie für einen umsichtigen Umgang mit ihren Partner:innen.
- Die ÖBB wollen auch künftig die Unterstützung von sozialen Projekten forcieren.
- Mit gezielten Kooperationen und Partnerschaften wollen die ÖBB einen positiven Beitrag für die Gesellschaft leisten und bei ihren Mitarbeiter:innen ein Bewusstsein für soziale Verantwortung schaffen.

Solidarität das ganze Jahr. Die ÖBB sind seit über dreizehn Jahren Partner von „Licht ins Dunkel", so auch im Jahr 2021. In den vergangenen Jahren konnten die ÖBB gemeinsam mit ihren

Soziale Verantwortung & Kooperationen

KENNZAHLEN

27.952

Euro betragen die von den ÖBB seit Beginn der Spendenaktion im Dezember 2021 gesammelten **Spenden für Licht ins Dunkel. 2020:** 32.133 Euro

deren Freundinnen nutzen die Gelegenheit, sich über die Vielfalt an beruflichen Möglichkeiten bei den ÖBB zu informieren

Verantwortung für Klimaschutz. Eines der internen Highlights des Jahres 2021 war die Etablierung eines neuen Formats, dem „ÖBB Klimatalk". Dieser fand 2021 das erste Mal im Onlineformat statt. Die erste Veranstaltung dieser Reihe stand unter dem Titel „Warum wir das Klima ohne soziale Gerechtigkeit nicht retten können!" Als Gäste konnten Katharina Rogenhofer und Klaus Schwertner sowie wichtige Expert:innen aus der Klimaschutzszene gewonnen werden. Der zweite Talk thematisierte die Weltklimagipfel und fand unter Beteiligung der „Fridays for Future"-Bewegung statt. Ziel dieser neuen Veranstaltungsreihe ist es, die Mitarbeiter:innen gezielt zum Thema „Klima" zu informieren und mit externen Expert:innen in den Austausch zu treten.

Im Frühjahr 2021 wurden zudem 20 ÖBB Mitarbeiter:innen in der „Climate Ranger Academy" des Start-ups Glacier zu Climate-Rangern ausgebildet. Mit dem Aufbau dieser eigenen ÖBB Community wird unternehmensübergreifend wirkungsvoll an Nachhaltigkeitsthemen gearbeitet. Im Zuge des Climate Impact Day 2021 setzten die ÖBB bereits den ganzen Monat September auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Schwerpunktaktionen wie Klimatalks und Müllsammelaktionen wurden zusätzlich zur Klimaschutzkampagne #durchsageforfuture breit gestreut.

Kooperationen und Mitgliedschaften

(Auszug) GRI 102-12, 102-13

Mitgliedschaften: respACT, WWF Climate Group, Greenpeace, Railsponsible, ISS ESG (Institutional Shareholder Services), VCÖ (Verkehrsclub Österreich), UIC (Internationaler Eisenbahnverband), CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen)

Kooperationen: Laufen gegen Krebs, Caritas Wien, Licht ins Dunkel

Marketing neu denken. Mit diesem Anspruch geht ab 2022 der „Green Marketing Award" an den Start. Als erster österreichischer Werbepreis für nachhaltiges Marketing zeichnet er Produkte und Dienstleistungen aus, die konkrete positive Auswirkungen auf das Leben der Menschen und den Planeten haben. In den drei Kategorien „anders denken", „achtsam sein" und „echte Innovation schaffen" sollen 2022 erstmals von einer Fachjury die besten Marketingkampagnen für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen prämiert werden. <

Maßnahmen. Soziale Verantwortung & Kooperationen

Girls' Day
Licht ins Dunkel
Climate Impact Day
Spenden für Weisen-Unterstützungsverein und postbus.sozial

> Details ab Seite 108

Spannende Aufgaben mit Sinn

VERLÄSSLICHER & ATTRAKTIVER ARBEITGEBER.
Die ÖBB zählen mit sicheren Jobs und vielen beruflichen Möglichkeiten zu den Toparbeitgebern des Landes. Und wollen dies auch bleiben.

DIE TECHNIK IST WEIBLICH. In der Kampagne wurden

Managementansatz

Bei den ÖBB sorgen täglich mehr als 43.000 engagierte Mitarbeiter:innen sowie rund 1.800 Lehrlinge dafür, dass die Züge und Busse der ÖBB ihr Ziel erreichen. Die ÖBB sind damit einer der größten Arbeitgeber und ein wichtiger Impulsgeber für den Jobmarkt in Österreich mit zusätzlichen Standorten im Ausland.

Dabei sind sich die ÖBB der zentralen Bedeutung ihrer Mitarbeiter:innen bewusst. Denn auch in Zeiten zunehmender Digitalisierung und Automatisation sind die Initiativen und das Know-how des Teams das wichtigste Gut des Unternehmens.

Mit dem Generationenwandel werden die ÖBB in den nächsten Jahren Tausende neue Kolleg:innen aufnehmen. Um die besten Talente für das Unternehmen zu begeistern, wollen die ÖBB ein verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber sein. Eine einzigartige Unternehmenskultur soll die Mitarbeiter:innen dabei unterstützen, sich innerhalb des Unternehmens bestmöglich weiterzuentwickeln.

Mit einer breiten Palette an spannenden und sinnstiftenden Jobs zählen die ÖBB zu den Toparbeitgebern des Landes. Damit das so bleibt, hat das Unternehmen ein Gesamtpaket für seine Mitarbeiter:innen geschnürt, das laufend weiterentwickelt wird. Viele Angebote für Aus- und Weiterbildung, Work-Life-Balance oder Gesundheitsförderung stehen bereit. Gelebte Diversity sowie langfristige berufliche Perspektiven und sehr gute Sozialleistungen machen die ÖBB ebenfalls interessant für Jobsuchende.

Zielsetzungen

- Mit ihrer Ausrichtung auf nachhaltige Mobilität bieten die ÖBB Jobs mit Sinn („green jobs“) für Mitarbeiter:innen und für die ganze Gesellschaft, klares Ziel ist es daher bis 2030 unter die Top 10 der Arbeitgeber in Österreich zu bleiben.
- Die ÖBB wollen bis 2026 rund 16.000 neue Mitarbeiter:innen aufnehmen und dabei den Frauenanteil stark erhöhen.
- Die Arbeitskultur ist von Respekt und Vertrauen geprägt, die Mitarbeiter:innenzufriedenheit soll dabei bis 2030 über 70 Punkten gehalten werden.
- Die ÖBB wollen die Fluktuationsrate bis 2030 unter 15 Prozent halten.
- Allen Generationen soll sowohl ein vielfältiges, interessantes und spannendes Arbeitsumfeld sowie eine breite Palette an Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Das steigert die Arbeitsqualität und -produktivität und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit.
- Die vier Unternehmenswerte der ÖBB – „Wir vor ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere Kund:innen“, „Initiative ergreifen“ und „Sicherheit leben“ – sollen von den Mitarbeiter:innen umgesetzt und gelebt werden.

128 verschiedene Berufsbilder sind unter dem Dach der ÖBB vereint. Neben den eisenbahnspezifischen Jobs wie Triebfahrzeugführer:in oder Fahrdienstleiter:in setzt das Unterneh-

Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber

KENNZAHLEN

43.673
Mitarbeiter:innen* beschäftigte der ÖBB-Konzern 2021 insgesamt.
2020: 43.659. GRI 102-8

* ÖBB- Konzern gesamt (In- und Ausland)

72
Punkte erreichte die **Mitarbeiter:innenzufriedenheit** bei der Mitarbeiter:innenbefragung 2021; 2018: 69 Punkte

1.775
Lehrlinge* wurden 2021 im ÖBB-Konzern ausgebildet. **2020:** 1.787. GRI 102-8

alte Rollenbilder aufgebrochen, um den Frauenanteil bei Bewerbungen zu steigern

Arbeitgeber ÖBB

Verantwortung gegenüber den Mitarbeiter:innen ist bei den ÖBB ein zentraler Grundsatz.

Mitarbeiter:innengespräch (MAG). Rund 32 Prozent der Mitarbeiter:innen im Inland hatten 2021 die Möglichkeit eines MAGs, rund 75 Prozent davon haben dieses Angebot angenommen. Der Prozentsatz der durchgeführten MAGs für In- und Ausland betrug 2021 rund 22 Prozent. GRI 404-3

Im ÖBB Konzern Inland waren in 2021 32.816 (Vj: 33.213) Männer und 3.954 (Vj: 3.689) Frauen vollzeitbeschäftigt, sowie 1.452 (Vj: 1.448) Männer und 1.034 (Vj: 983) Frauen teilzeitbeschäftigt.

Im ÖBB Konzern bestehen im In- und im Ausland betriebliche Interessensvertretungen der Arbeitnehmer:innen nach den nationalen Gesetzen, wenn dazu eine Initiative der Beschäftigten gesetzt wurde. Darüber hinaus wurde mit der Vereinbarung (2011) zwischen der ÖBB-Holding und dem Konzernbetriebsrat zur Installierung eines europäischen Betriebsrats nach der EU Richtlinie 2009/38/EG eine transnationale Koordinierung und eine Struktur für Information und Konsultation geschaffen. Im November 2021 konnte eine Vereinbarung zwischen dem ÖBB-Konzern und dem europäischen Betriebsrat zur Telearbeit unterzeichnet werden.

men auch zahlreiche Fachleute in Bereichen wie Controlling, strategischer Einkauf und Immobilien, Bau- und Elektrotechnik oder Mechatronik ein. IT-Expertise und Kompetenzen in Sachen Nachhaltigkeit – Stichwort „Green Jobs“ – sind im Unternehmen ebenfalls sehr gefragt.

Frauen im Fokus. Ein Fokus liegt seit Jahren auf der gezielten Förderung von Frauen. So wurde 2021 mit der Kampagne „JoboffenSIEve“ ein spezielles Augenmerk auf Frauen in der Technik gelegt. Unter dem Motto „DIE Technik ist weiblich“ wurden alte Rollenbilder aufgebrochen, um den Frauenanteil bei Bewerbungen zu steigern. Und bei jedem Inserat des ÖBB-Konzerns wird darauf hingewiesen, dass Bewerbungen von Frauen besonders willkommen sind. Frauen werden bei den ÖBB aber auch mit spezifischen Coaching- und Mentoringprogrammen gefördert. In der ÖBB akademie werden sie durch spezielle Angebote etwa im Bereich Führung oder Teamkoordination beim Erreichen von Führungspositionen aktiv unterstützt. Spezielle Zusatzangebote gibt es auch für die Teilnehmerinnen des Traineeprogramms. Diverse Gender- und Diversity-Schulungen im Konzern sensibilisieren das gesamte Team. Mittels des Frauen-Karriere-Index (FKi) wird dann evaluiert, wie es um die Veränderungsbereitschaft und die Frauenkarrieren tatsächlich bestellt ist und was noch optimiert werden kann.

Top-Arbeitgeber

Im **trend Arbeitgeber:innenranking** belegen die ÖBB Platz 57 von mehr als 1.000 Unternehmen, im Wiener Ranking sogar Platz 1.

Die ÖBB führen das **Gütesiegel „Top Arbeitgeber 2021“** und haben auf der Plattform kununu eine Weiterempfehlungsrate von 77 Prozent.

Der ÖBB-Konzern gehört offiziell zu den **Leading Employers 2021** – das sind die Top 1 Prozent aller Arbeitgeber:innen in Österreich.

Neue HR-Struktur. Allein 2021 wurden mehr als 3.100 Stellen im Inland besetzt. Insgesamt bewarben sich 2021 sogar 40.000 Interessierte bei Österreichs Mobilitätsdienstleister Nummer 1. Um den Wandel gezielt zu begleiten, brauchen die ÖBB eine moderne und noch leistungsstärkere HR-Organisation. Im März 2021 startete deshalb das Transformationsprogramm HR 2025. Vier zentrale Dimensionen wurden definiert: Organisation und Prozesse, attraktiver Arbeitgeber und Diversity, Arbeitsfähigkeit und Nachhaltigkeit, Sourcing, Recruiting und >

8,7 **Prozent** betrug die **Fluktuationsrate** im ÖBB Konzern 2021. **2020:** 9,5 %

3.792 **Mitarbeiter:innen*** haben den ÖBB-Konzern im Jahr 2021 verlassen. **2020:** 4.137. GRI 102-8

3.764 **neue Mitarbeiter:innen*** wurden im Jahr 2021 aufgenommen. **2020:** 3.503. GRI 401-1

Onboarding. 2022 kommt die Personalentwicklung als 5. Dimension dazu. Kernstück ist die Implementierung des Business-Partner:innen-Modells im Konzern. 2022 soll das gesamte Recruting in der ÖBB-Business Competence Center GmbH gebündelt werden. Mit dem Lösungscenter Arbeitsrecht werden künftig alle Gesellschaften unterstützt, um individuelle HR-Lösungen zur Verfügung zu stellen.

Damit will man auch den Herausforderungen der neuen Arbeitswelt begegnen. Denn die Generation Z, die jetzt in das Erwerbsleben einsteigt, stellt bereits völlig andere Erwartungen an den Arbeitgeber. Teamwork, Flexibilität, Führung auf Augenhöhe, Vereinbarkeit von Familie und Beruf, aber auch die persönliche Weiterentwicklung ist für diese Generation von großer Bedeutung. Darauf gehen die ÖBB gezielt ein, um als Arbeitgeber noch attraktiver zu werden.

Verlässlich und attraktiv. Fest steht: Nur ein verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber punktet bei den „besten Köpfen". Besonders geachtet wird auf flexible Arbeitsweisen. So wurde 2021 eine neue Telearbeitsregelung eingeführt. Viele weitere Benefits zeichnen den Arbeitgeber ÖBB aus. Dazu zählen Events und Sportfeste, die dem Kennenlernen und Vernetzen dienen, genauso wie attraktive Standorte, freundliche Arbeitsplätze und modernes technisches Equipment. Wer jobbedingt ein neues Zuhause sucht, wird ebenso unterstützt wie Erholungsuchende, die von besonderen Konditionen in Reisebüros oder beim Mieten bestimmter Ferienhäuser profitieren. Auch um die betriebliche Altersvorsorge kümmert sich das Unternehmen.

Neue HR-Struktur

Um den Wandel gezielt zu begleiten, brauchen die ÖBB eine moderne und noch **leistungsstärkere HR-Organisation.** Im März 2021 startete deshalb das Transformationsprogramm „HR 2025". **Vier zentrale Dimensionen wurden definiert:** Organisation und Prozesse, **attraktiver Arbeitgeber und Diversity, Arbeitsfähigkeit und Nachhaltigkeit, Sourcing, Recruiting und Onboarding.**

Mitarbeiter:innenbefragung 2021. All diese Maßnahmen tragen Früchte. Im Herbst 2021 nahmen 23.864 Mitarbeiter:innen in Österreich und international an der Mitarbeiter:innenbefragung teil. Die erfreulichen Ergebnisse: Die Identifikation mit dem Unternehmen wurde noch nie so hoch bewertet wie 2021, nämlich mit 73 Punkten (MAB 2018: 69 Punkte), und nie zuvor waren die Mitarbeiter:innen so stolz, bei den ÖBB zu arbeiten (79 Punkte, + 6 Punkte gegenüber der MAB 2018). Die Gesamtarbeitszufriedenheit erreichte 72 Punkte (+ 4 Punkte). < **GRI 102-16**

Maßnahmen. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber

JoboffenSIEve

schau LEBEN – ÖBB Lehrlinge

Kommunikation des Ziels Frauenanteil erhöhen

Frauenplätze in den ÖBB-akademie-Programmen:

Traineeprogramm NEU

Coaching für Sie: (in Kooperation mit Diversity-Management):

Bildungskatalog und ÖBB akademie

> Details ab Seite 109

Mitarbeiter:innen nach Arbeitsvertrag GRI 102-8

ÖBB-Mitarbeiter:innen	2020 Frauen	2020 Männer	2021 Frauen	2021 Männer	Kommentar
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns	**43.659**		**43.673**		ÖBB-Konzern gesamt[1]
Gesamtzahl der Angestellten nach Arbeitsvertrag					
Angestellte	*3.876*	*10.096*	*4.128*	*10.719*	ÖBB-Konzern gesamt[1]
Arbeiter:innen	*970*	*8.789*	*1.090*	*9.405*	ÖBB-Konzern gesamt[1]
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*718*	*17.423*	*674*	*15.882*	ÖBB-Konzern gesamt[1]
Lehrlinge	*314*	*1.473*	*307*	*1.468*	ÖBB-Konzern gesamt[1]
Anzahl der Mitarbeiter:innen, die über Leasingverträge angestellt und nicht in den oben angeführten Aufstellungen angeführt sind [FTE]	658,2		600,3		ÖBB-Konzern gesamt*

[1] In- und Ausland.

NEUE ARBEITSWELT. Die Generation Z, die jetzt in das Erwerbsleben einsteigt, stellt an den Arbeitgeber Erwartungen wie Teamwork, Flexibilität …

Aufgenommene Mitarbeiter:innen GRI 401-1

ÖBB-Mitarbeiter:innen	2020 Frauen	2020 Männer	2021 Frauen	2021 Männer	Kommentar
Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB-Konzern aufgenommen wurden (Anzahl / Fluktuationsrate)					
Mitarbeiter:innen	**3.503 / 8,0**		**3.764 / 8,6**		ÖBB-Konzern gesamt[1]
Mitarbeiter:innen – Inland	**2.960 / 7,5**		**3.108 / 7,9**		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*254 / 9,5*	*484 / 6,9*	*380 / 13,0*	*578 / 7,7*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*233 / 24,0*	*1.457 / 16,6*	*270 / 24,8*	*1.349 / 14,3*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*3 / 0*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*106 / 33,8*	*426 / 28,9*	*107 / 34,9*	*421 / 28,7*	ÖBB-Konzern Inland
davon unter 30 Jahre alt	***1.599 / 22,8***		***1.556 / 21,5***		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*119 / 18,9*	*233 / 18,9*	*164 / 24,5*	*252 / 19,5*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*100 / 35,1*	*615 / 20,0*	*99 / 29,9*	*513 / 16,1*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*106 / 33,8*	*426 / 28,9*	*107 / 34,9*	*421 / 28,7*	ÖBB-Konzern Inland
davon zwischen 30 und 50 Jahre alt	***1.122 / 7,8***		***1.237 / 8,6***		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*125 / 7,7*	*210 / 4,5*	*195 / 11,0*	*283 / 5,6*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*108 / 22,6*	*679 / 15,2*	*131 / 25,4*	*628 / 13,1*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	ÖBB-Konzern Inland
davon über 50 Jahre alt	***239 / 1,3***		***315 / 1,8***		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*10 / 2,4*	*41 / 3,9*	*21 / 4,5*	*43 / 3,7*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*25 / 12,0*	*163 / 13,2*	*40 / 16,4*	*208 / 14,5*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*3 / 0*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	ÖBB-Konzern Inland

[1] Inland und Ausland.

Mitarbeiter:innen, die den ÖBB-Konzern verlassen haben GRI 401-1

ÖBB-Mitarbeiter:innen	2020 Frauen	2020 Männer	2021 Frauen	2021 Männer	Kommentar
Mitarbeiter:innen, die den ÖBB-Konzern verlassen haben (Anzahl / Fluktuationsrate)					
Mitarbeiter:innen	**4.137 / 9,5**		**3.792 / 8,7**		ÖBB-Konzern gesamt[1]
Mitarbeiter:innen – Inland	**3.622 / 9,2**		**3.199 / 8,1**		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*331 / 12,4*	*562 / 8,1*	*229 / 7,9*	*324 / 4,3*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*154 / 15,9*	*1.047 / 11,9*	*139 / 12,8*	*835 / 8,9*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*43 / 6,0*	*1.387 / 8,0*	*45 / 6,7*	*1.550 / 9,8*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*30 / 9,6*	*68 / 4,6*	*20 / 6,5*	*57 / 3,9*	ÖBB-Konzern Inland
davon unter 30 Jahre alt	***781 / 11,1***		***651 / 9,0***		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*116 / 18,4*	*154 / 12,5*	*90 / 13,5*	*105 / 8,1*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*56 / 19,6*	*357 / 11,6*	*47 / 14,2*	*332 / 10,4*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*30 / 9,6*	*68 / 4,6*	*20 / 6,5*	*57 / 3,9*	ÖBB-Konzern Inland
davon zwischen 30 und 50 Jahre alt	***950 / 6,6***		***676 / 4,7***		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*157 / 9,6*	*262 / 5,6*	*106 / 6,0*	*144 / 2,9*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*62 / 13,0*	*433 / 9,7*	*61 / 11,8*	*347 / 7,3*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*2 / 1,1*	*34 / 1,2*	*1 / 0,8*	*17 / 0,8*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	ÖBB-Konzern Inland
davon über 50 Jahre alt	***1.891 / 10,6***		***1.872 / 10,6***		ÖBB-Konzern Inland
Angestellte	*58 / 14,0*	*146 / 14,0*	*33 / 7,1*	*75 / 6,4*	ÖBB-Konzern Inland
Arbeiter:innen	*36 / 17,3*	*257 / 20,8*	*31 / 12,7*	*156 / 10,9*	ÖBB-Konzern Inland
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*41 / 7,8*	*1.353 / 9,3*	*44 / 8,1*	*1.533 / 11,1*	ÖBB-Konzern Inland
Lehrlinge	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	*0 / 0*	ÖBB-Konzern Inland

[1] Inland und Ausland.

Mitarbeiter:innen nach Tarifverträgen GRI 102-41

ÖBB-Mitarbeiter:innen	2020 Frauen	2020 Männer	2021 Frauen	2021 Männer	Kommentar
Tarifverträge (Anzahl)					
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen, die unter Tarifverträge fallen	**24.357**		**25.909**		ÖBB-Konzern[2]
Angestellte	*3.531*	*9.060*	*3.742*	*9.564*	ÖBB-Konzern[2]
Arbeiter:innen	*983*	*8.996*	*1.112*	*9.716*	ÖBB-Konzern[2]
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*0*	*0*		*0*	ÖBB-Konzern[2]
Lehrlinge	*314*	*1.473*	*307*	*1.468*	ÖBB-Konzern[2]
Summe	*4.828*	*19.529*	*5.161*	*20.748*	ÖBB-Konzern[2]
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen, die nicht unter Tarifverträge fallen	**19.057**		**17.503**		ÖBB-Konzern[2]
Angestellte	*294*	*601*	*293*	*636*	ÖBB-Konzern[2]
Arbeiter:innen	*0*	*21*	*0*	*18*	ÖBB-Konzern[2]
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	*718*	*17.423*	*674*	*15.882*	ÖBB-Konzern[2]
Lehrlinge	*0*	*0*	*0*	*0*	ÖBB-Konzern[2]
Summe	*1.012*	*18.045*	*967*	*16.536*	ÖBB-Konzern[2]

[2] Inland und Ausland (RCG).

ÖBB POSTBUS. Mit über 700 Linien und 20.000 Haltestelle versorgt der Postbus knapp 1.800 Gemeinden österreichweit. Das Postbus-Shuttle ergänzt das bestehende öffentliche Angebot und ermöglicht dort ein Angebot, wo es derzeit keines gibt: mit kleineren Bussen und ganz ohne Fahrplan, also on demand

Vier Generationen unter einem Dach

GENERATIONENWANDEL. Tausende neue Mitarbeiter:innen pro Jahr machen die ÖBB zukunftsfit, bringen aber auch große Herausforderungen mit sich.

GENERATIONENWECHSEL. Für die ÖBB haben die

Managementansatz

In den nächsten Jahren verlassen rund 13.000 Mitarbeiter:innen altersbedingt die ÖBB. 10.000 neue Mitarbeiter:innen werden in das Unternehmen eintreten. Dieser Generationenwandel bringt viele Herausforderungen mit sich, aber auch Chancen.

Für die ÖBB haben die Sicherung von erfolgskritischem Wissen sowie die effiziente Wissensweitergabe im Unternehmen zentrale Bedeutung. Gleichzeitig kann der Generationenwechsel für die laufende Modernisierung des Konzerns genutzt werden. Für das erfolgreiche Management dieses Wandels ist ein eigenes Wissensmanagement im ÖBB-Konzern verantwortlich. Es sorgt mit seinem breiten Angebot dafür, dass die umfassende Kompetenz im Unternehmen erhalten und für das Team der Zukunft nutzbar gemacht wird.

Darüber hinaus wollen die ÖBB grundsätzlich allen Generationen, die im Unternehmen arbeiten, ein attraktives und produktives Arbeitsumfeld bieten. In naher Zukunft werden bis zu vier Generationen gleichzeitig im Unternehmen tätig sein – von den Babyboomern bis zu den Generationen X, Y und Z. Sie bringen ganz unterschiedliche Erwartungen und Ansprüche an ihren Arbeitsplatz mit. Und für sie alle müssen sich die ÖBB langfristig als Toparbeitgeber positionieren – das ist eine wesentliche Voraussetzung, um als Mobilitätsdienstleister Nummer 1 alle Aufgaben optimal erfüllen zu können.

Die ÖBB haben für diesen massiven Wertewandel professionelle, strategische Tools und Angebote entwickelt. So sollen möglichst viele Mitarbeiter:innen für das Unternehmen begeistert und langfristig gehalten werden. Damit kann auch die Arbeitsqualität und -produktivität verbessert und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. Denn das Unternehmen muss fit sein für den Sprung in eine digitalisierte Berufswelt und einen voll liberalisierten Markt.

Zielsetzungen

- Die ÖBB erheben seit 2019 jährlich alle Mitarbeiter:innen, die über ein für das Unternehmen erfolgskritisches Wissen verfügen. Diese identifizierten Mitarbeiter:innen werden als „Mitarbeiter:innen mit Spezialwissen“ bezeichnet.
- Der Fokus beim Wissenstransfer liegt insbesondere in der Begleitung von Mitarbeiter:innen mit Spezialwissen, die aus dem Unternehmen ausscheiden. Hierfür wurden sogenannte Wissenstransfer-Tandems implementiert. Intern ausgebildete Wissenstransfer-Coaches stehen bei Bedarf für die Planung und Begleitung der strukturierten Wissensübergabe zur Verfügung.
- Ein besonderer Fokus für 2022 liegt in der internen Kommunikation rund um das Thema „Wissenstransfer“ im Konzern. Damit werden vor allem zwei Ziele verfolgt: (1) für das Thema mehr zu sensibilisieren sowie (2) einfaches Handwerkszeug (Toolbox) zum eigenständigen Transfer von schützenswertem Wissen zur Verfügung zu stellen.

Generationenwandel

KENNZAHLEN

502

Mitarbeiter:innen nahmen 2021 die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AlVG in Anspruch. **2020:** 603

22

Kolleg:innen nahmen 2021 am Programm **Wissenstransfer-Tandems** teil, das im Jahr 2019 gestartet wurde. **2020:** 18

42.387

Bewerbungen wurden 2021 im ÖBB-Konzern bearbeitet (davon 27 % von Bewerberinnen). **2020:** 38.782 (25,1 % weiblich)

Sicherung von erfolgskritischem Wissen sowie die effiziente Wissensweitergabe im Unternehmen zentrale Bedeutung

- Bis Ende 2022 soll die Implementierung einer konzernweiten Basis-ÖBB-Wissenstransfer-Toolbox abgeschlossen sein. Diese Toolbox wird in weiterer Folge kontinuierlich erweitert und laufend an den Bedarf angepasst.
- Das Modell der „altersgerechten Teilzeitarbeit" soll möglichst vielen Mitarbeiter:innen einen langsamen Übergang ermöglichen und zugleich Wissen im Unternehmen bewahren.

Die altersgerechte Teilzeitarbeit ermöglicht älteren Mitarbeiter:innen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu bleiben, damit sie ihr Wissen auch an die nächste Generation weitergeben können. Sie kann aktuell von Männern entweder mit 54 oder mit 56 Jahren und von Frauen mit 52,5 Jahren in Anspruch genommen werden.

Wertvolles Wissen erhalten. Das Know-how und umfassende Wissen der langjährigen Mitarbeiter:innen ist eine wertvolle Ressource, die gesichert werden soll. Allein 2021 haben in Österreich rund 3.200 Mitarbeiter:innen das Unternehmen verlassen, 502 haben die Möglichkeit der Altersteilzeit in Anspruch genommen. Sie alle werden gezielt dabei unterstützt, ihre Kenntnisse geordnet an die nächste Generation weiterzugeben – etwa mit Wissenstransfer-Tandems, die 2021 von 22 Teilnehmer:innen genutzt wurden.

Zusätzlich sind speziell geschulte Coaches und ab Ende 2022 eine eigene Wissenstransfer-Toolbox im Einsatz. Mit Maßnahmen wie diesen können die ÖBB erfolgskritisches Fachwissen und langjährige Erfahrung erhalten und in modern ausgerichtete Strukturen überführen.

Hybrid und flexibel. Allein 2021 wurden bei den ÖBB rund 3.200 Stellen besetzt. Insgesamt bewarben sich 2021 sogar 40.000 Interessierte bei den ÖBB, mehr als ein Viertel davon waren Frauen. Die jungen Generationen ab den „Millennials" sind bereits in eine digitale und flexible Arbeitswelt hineingewachsen. Hybrides Arbeiten ist für sie genauso selbstverständlich wie optimale Bedingungen, um Familie und Job unter einen Hut zu bringen, Freizeitinteressen nachgehen zu können oder sich laufend weiterzubilden.

Auch Auszeiten und kreative Veränderungen des Aufgabengebietes sind für die Mitarbeiter:innen von morgen nicht die Ausnahme, sondern Normalität. Die ÖBB bieten ihren Mitarbeiter:innen seit 2021 unter anderem mit einer neuen Betriebsvereinbarung über Telearbeit deutlich flexiblere Arbeitszeitmodelle an. <

Wertewandel vorbereiten

Die ÖBB haben für einen **zu erwartenden Wertewandel professionelle, strategische Tools und Angebote entwickelt.** So sollen möglichst viele Mitarbeiter:innen für das Unternehmen begeistert und langfristig gehalten werden. Damit kann auch die Arbeitsqualität und -produktivität verbessert und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden.

3.764

neue Mitarbeiter:innen wurden im Jahr 2021 aufgenommen. **2020:** 3.503.
GRI 401-1

Nachhaltige Investitionen als Treibstoff für die Wirtschaft

WIRTSCHAFTSMOTOR, INVESTITIONEN & FINANZIERUNG. Investitionen in das System Bahn und in die ÖBB sind eine nachhaltige Form der Infrastrukturentwicklung. Sie sind ein Placement in moderne Mobilität und bieten einen Mehrwert für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft.

Managementansatz

Jeder Euro, der in den Bahnausbau fließt, bringt zwei Euro für die Volkswirtschaft. Investitionen in das System Bahn und in die ÖBB sind daher eine besonders nachhaltige Form der Infrastrukturentwicklung mit positiven Effekten für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Von den Investitionen profitieren die unmittelbar beauftragten Unternehmen genauso wie die heimischen Zulieferer und deren Beschäftigte, die wiederum den Konsum ankurbeln. Eine bessere Erschließung von Regionen bedeutet für diese zudem mehr Wohlstand und eine Aufwertung als Wirtschaftsstandort. Und schließlich leisten die ÖBB mit ihrem nachhaltigen Mobilitätsangebot einen Beitrag zur Energiewende.

Die ÖBB setzen daher auf die Attraktivierung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs und wollen damit einen Mehrwert für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft schaffen. Bis 2040 soll in Österreich mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur, der Digitalisierung des Bahnbetriebs und mit modernen Fahrzeugen die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs verdoppelt werden. Das wesentliche Instrument für die Umsetzung ist der Rahmenplan. Als Planungs- und Finanzierungsinstrument des Bundes beinhaltet dieser die Darstellung aller Projekte und deren Investitionssummen ebenso wie die geplanten Aufwände für die Instandhaltung des Schienennetzes und der Infrastruktur. Der Rahmenplan umfasst einen Zeitraum von sechs Jahren und wird jährlich rollierend um ein Jahr ergänzt und angepasst.

Zielsetzungen

- Die ÖBB setzen sich zum Ziel, als Mobilitäts- und Logistikanbieter die klare Nummer 1 in Österreich zu bleiben und zu den wesentlichen Playern in Europa zu gehören.
- Ziel ist eine Verdopplung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene bis 2040.

Leistungsfähigkeit der Schiene verdoppeln. Die ÖBB sehen in ihrer strategischen Ausrichtung eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene bis 2040 vor. Erreicht werden soll dies einerseits durch eine Ausweitung auf Seiten der Infrastruktur mit dem Ausbau gemäß Rahmenplan und der Fortführung des zukünftigen Zielnetzes 2040, zusätzlich dazu wird auf innovative technologische Maßnahmen wie Digitalisierung und Automatisierung gesetzt, aber auch die Nutzung bereits heute vorhandener Restkapazitäten wird voll ausgeschöpft. Seitens des Rollmaterials werden längere und schwerere Züge sowie eine höhere Sitzplatzauslastung forciert. Um das Ziel der Verdopplung zu erreichen, wird in einem weiteren Schritt auch der Fahrplan entsprechend angepasst.

Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 werden rund 18,2 Milliarden Euro in ein modernes Eisenbahnnetz investiert. Eine Vielzahl an Projekten wird bereits bis Anfang der 2030er-Jahre fertiggestellt. Somit wird eine signifikante Kapazitätssteigerung ermöglicht.

Bahn von morgen, Konjunktur von heute. Mit dem Rahmenplan wird aber nicht nur die Bahn von morgen gestaltet, die heimische Wirtschaft profitiert schon heute von den Investitionen. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wie den aktuellen sind die ÖBB eine ganz

Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige

KENNZAHLEN

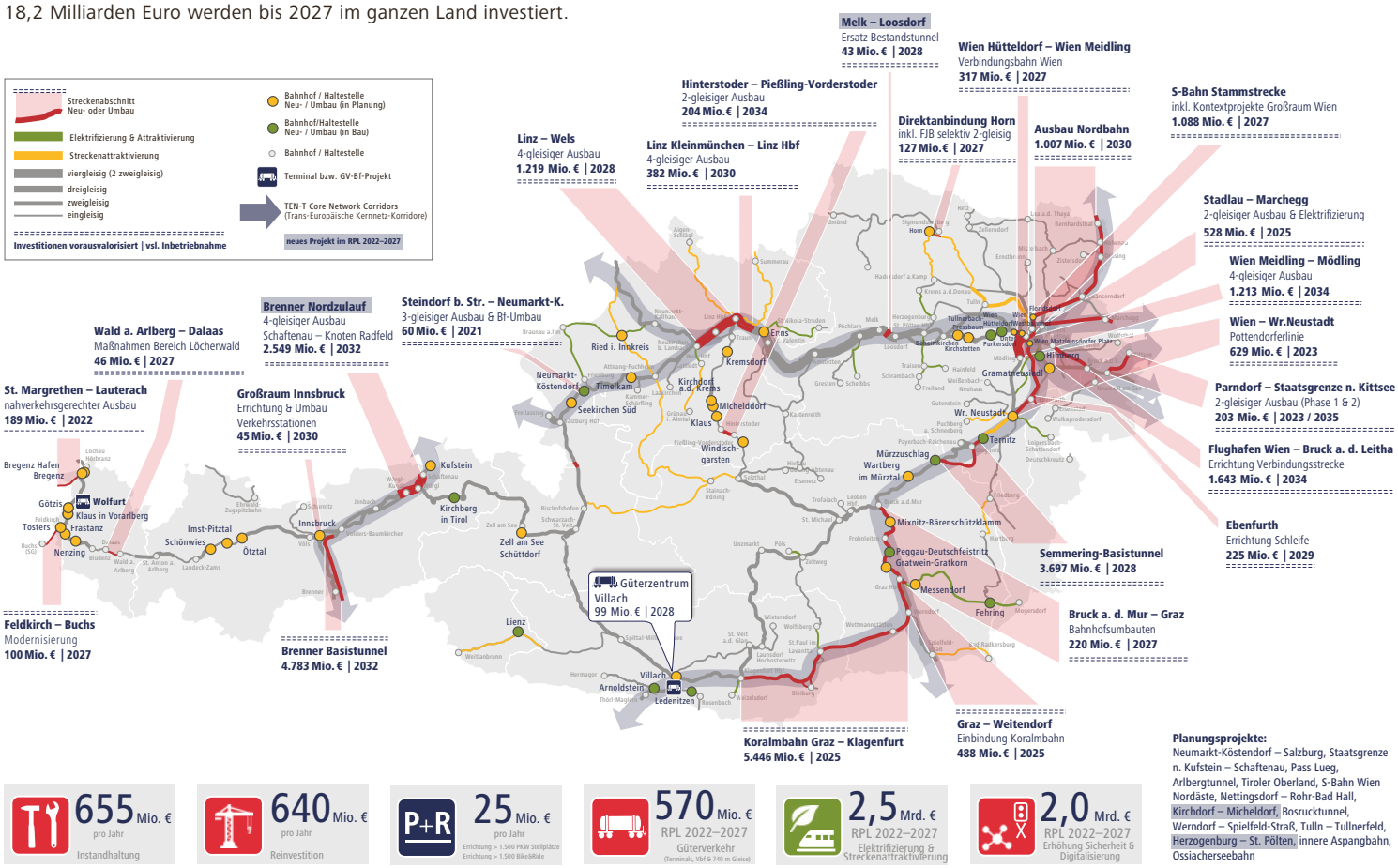
3,69
Milliarden Investitionen des ÖBB-Konzerns 2021 in EUR; 2020: 3,35 Mrd. EUR

2,85
Milliarden Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG 2021 in EUR; 2020: 2,60 Mrd. EUR

1,41
Milliarden Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr AG 2021 in EUR; 2020: 0,40 Mrd. EUR

ÖBB Rahmenplan 2022–2027

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



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

wichtige Konjunkturlokomotive, die für Wertschöpfung und Arbeitsplätze sorgt. Insgesamt stiftet jeder investierte Euro in den Rahmenplan einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von knapp drei Euro. Dass Investitionen in die ÖBB Bahninfrastruktur eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung sind, wurde auch 2021 von unabhängigen Ratingagenturen bestätigt, die ÖBB Infrastruktur steht zum fünften Mal in Folge im internationalen Branchenvergleich auf Platz 1.

Etwa 15.000 bis 17.000 Arbeitsplätze in Österreich werden bereits mit 1 Milliarde Euro an Bahninvestitionen geschaffen oder gesichert. Außerdem bewirken und sichern zwei Arbeitsplätze bei den ÖBB einen weiteren Job außerhalb der Bahn. Pro Jahr bringen die ÖBB dem Land etwa fünf Milliarden Euro an Wertschöpfung. Das bedeutet eine bessere Erschließung von Regionen und für diese mehr Wachstum und Wohlstand sowie eine Aufwertung des Wirtschaftsstandortes. Apropos: Österreichs Bahnindustrie zählt international zur absoluten Spitze und feiert große Erfolge im Export. Auch das ist ein Ergebnis des Bekenntnisses zur Bahn in Österreich und den damit verbundenen finanziellen Aufwendungen. Auf diese Weise sind die Steuermittel, die den ÖBB für den Ausbau der Bahn in Österreich zur Verfügung gestellt werden, bestens angelegt. Bahnausbau bedeutet sichere Aufträge für die Wirtschaft und somit sichere Arbeitsplätze, damit einher geht eine enorme Entlastung für die Umwelt.

GRI 102-11, 201-1, 203-1

Ausblick

Kommende Schwerpunkte sind unter anderem der Ausbau und die Modernisierung der Regionalbahnen als wertvolle Zubringer für eine bessere Infrastruktur im ländlichen Raum. Außerdem werden Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr weiter ausgebaut und auf diese Weise die Voraussetzung für eine nachhaltige Wirtschaft geschaffen. Diese Investitionen gelten gleichermaßen als Klimaretter und als Konjunkturmotor für die heimische und regionale Wirtschaft. Im gerade in Ausarbeitung befindlichen Zielnetz 2040 (BMK gemeinsam mit SCHIG mbH und ÖBB) sollen die strategischen Weichen für ein zukunftssicheres Bahnnetz bis zum Jahr 2040 gestellt werden. Die geplanten Ausbauschritte und Leistungssteigerungen sind ein wesentlicher Baustein und eine wichtige Grundlage für die Erfüllung der Ziele des Mobilitätsmasterplans. Sowohl im Bereich des Personen- als auch im Güterverkehr haben die Prognosen der ÖBB Eingang in die Kalkulationen des Mobilitätsmasterplans gefunden. <

Nahversorger Postbus

Die **Österreichische Postbus AG versorgt knapp 85 Prozent der österreichischen Gemeinden mit öffentlicher Mobilität.** Aber nicht nur im Hinblick auf die Sicherstellung der öffentlichen Mobilität in Österreich ist der Postbus unverzichtbar – **er trägt auch maßgeblich zur regionalen Wertschöpfung bei.** Mit rund 200 Standorten ist der Postbus in den Regionen tief verwurzelt und beschäftigt als zuverlässiger Arbeitgeber knapp 4.000 Mitarbeiter:innen.

Finanzierung

110,7

Millionen Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria 2021 in EUR;
2020: 167,5 Mio. EUR

Zukunftsfit und digital

AUS- UND WEITERBILDUNG. Um auch in Zukunft zu den Topbahnen Europas zu zählen, investieren die ÖBB stark in die Aus- und Weiterbildung ihres Teams.

AUS- UND WEITERBILDUNG. Damit die ÖBB weiter

Managementansatz

Die Menschen in Österreich sind die fleißigsten Bahnfahrer:innen in der Europäischen Union. Die ÖBB zählen damit international zu den erfolgreichsten Bahnunternehmen. Aber gleichzeitig sind dynamische, technische und gesellschaftliche Veränderungen im Gang, die besondere Herausforderungen mit sich bringen. Damit die ÖBB weiter erfolgreich sein können, ist die bestmögliche Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen der entscheidende Schlüssel. Denn nur ein topgeschultes und topmotiviertes Team kann den Kund:innen das optimale Angebot an Mobilität bieten. Deshalb legen die ÖBB größten Wert auf eine fundierte Lehrlingsausbildung ebenso wie auf zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen.

Zielsetzungen

- Umfassende und präzise Personalentwicklung hat eine zentrale Bedeutung für den ÖBB-Konzern.
- Sie verfolgt das Ziel, allen Mitarbeiter:innen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeiten – orientiert an den Bedürfnissen der ÖBB-Kund:innen – zu bieten.
- Weibliche Arbeitskräfte sollen verstärkt gefördert werden.

Aus- und Weiterbildungsangebot im ÖBB-Business Competence Center. Der Teil des Aus- und Weiterbildungsangebots wird in der ÖBB-Business Competence Center GmbH koordiniert. Die dort angesiedelte ÖBB akademie bietet umfassende Lern- und Entwicklungsangebote – egal, ob es darum geht, Fachwissen zu vertiefen oder Führungsqualitäten zu erlernen – für alle Bereiche der Personalentwicklung und vom Newcomer bis zur Managementebene. 1.551 (VJ: 937) Teilnehmer:innen nützten 2021 das umfangreiche Angebot, 1.217 Teilnehmer und 334 Teilnehmerinnen. Die Inhalte knüpfen direkt an die Entwicklungsangebote der einzelnen Konzerngesellschaften an. 2021 wurden insgesamt 13 Lehrgänge für Führungskräfte, Teamkoordinator:innen, Arbeitsgruppenleiter:innen und Expert:innen abgeschlossen. Das entspricht rund 1.400 Teilnahmetagen.

Außerdem bietet der ÖBB-Bildungskatalog ein umfangreiches und flexibel buchbares Angebot aus rund 130 (VJ: 180) Kursen, zugeschnitten auf die Bedürfnisse der einzelnen Berufsbilder und mit starkem Praxisbezug. Das Team ÖBB bildung konnte 2021 insgesamt 5.612 (VJ: 4.065) Teilnehmer:innen unterstützen. Rund 13 (VJ: rund 9) Prozent aller Mitarbeiter:innen nahmen Weiterbildungsangebote in Anspruch.

Eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung. Die eisenbahnspezifische Aus- und Fortbildung organisiert die Abteilung Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur als konzernweites Kompetenzzentrum. 135.695 (VJ: 139.156) Teilnehmer:innentage wurden 2021 von den ÖBB Mitarbeiter:innen in Anspruch genommen. Mit mehr als

Aus- und Weiterbildung

KENNZAHLEN

1.551
Mitarbeiter:innen haben 2021 das Weiterbildungsangebot der ÖBB akademie genutzt (darunter knapp 21 % Teilnehmerinnen). **2020:** 937. GRI 404-2

27
Lehrberufe haben die ÖBB 2021 angeboten, die meisten davon in technischen Bereichen. **2020:** 27

5.612
ÖBB Mitarbeiter:innen haben 2021 vom Weiterbildungsangebot der **ÖBB bildung** Gebrauch gemacht. **2020:** 4.065. GRI 404-2

erfolgreich sein können, ist die bestmögliche Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen der entscheidende Schlüssel

100 Fachtrainer:innen werden betriebliche Aus- und Weiterbildung in Bezug auf Eisenbahnberufe organisiert und durchgeführt. Dabei werden in den drei Schienen (1) Betriebsführung und Verschub, (2) Traktionstechnische Ausbildungen und (3) Sicherheit im Gleisbereich 144 verschiedene Aus- und Weiterbildungen bereitgestellt.

Zusätzliche spezifische Schulungen und Trainings werden auch von weiteren Konzerngesellschaften, Tochtergesellschaften und Geschäftsbereichen angeboten. Zur Abrundung des berufsbegleitenden Weiterbildungsangebots pflegen die ÖBB zudem Kooperationen mit externen Bildungseinrichtungen.
GRI 404-1, 404-2

Digitalisierung für die Topausbildung der Zukunft. Technologischer Fortschritt verändert die eisenbahnspezifischen Berufe und damit auch die Aus- und Weiterbildungen der ÖBB. Immer mehr Teile der Aus- und Weiterbildung erfolgen mittlerweile über E-Learning, wodurch notwendige Reisetätigkeiten stark reduziert werden können.

Statt wie früher umfangreiche gedruckte Skripten auszugeben, werden Ressourcen gespart und die Lernunterlagen digital ausgefertigt. 106 neue E-Learnings, -Trainings und Lern-Apps standen 2021 zur Verfügung. Allein mit der Webinarreihe zum Thema „Virtuelles / Hybrides Führen“ wurden rund 1.240 Teilnehmende unterstützt. Auch technische Schulungen wurden erstmals in elektronischen Formaten umgesetzt.

Im September 2021 startete außerdem mit 16 Hochschulabsolvent:innen das neu überarbeitete Programm „TRAINees4mobility“. Nachwuchs-Techniker:innen können auch mit dem 12-monatigen Rotationsprogramm „infra:tech-rotation“ in die ÖBB-Infrastruktur AG einsteigen. Zusätzlich dazu startete 2021 das Programm „New Work at ÖBB – neues Arbeiten erleben und gestalten“, das Methoden und Techniken für agiles Arbeiten anbietet.

Lehre mit Zukunft

Die ÖBB sind als einer der Toparbeitgeber des Landes ein **„Magnet“ für junge Menschen.** Rund 600 neue Lehrlinge werden Jahr für Jahr aufgenommen. 2021 wurden 1.775 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften in 27 kaufmännischen und technischen Lehrberufen ausgebildet. **Die überwiegende Mehrheit bleibt dem Unternehmen erhalten.** Nur 77 Lehrlinge haben den Konzern 2021 verlassen.

85

Prozent Übernahmequote* der Lehrlinge im Jahr 2021; **2020:** ≈ 74 %

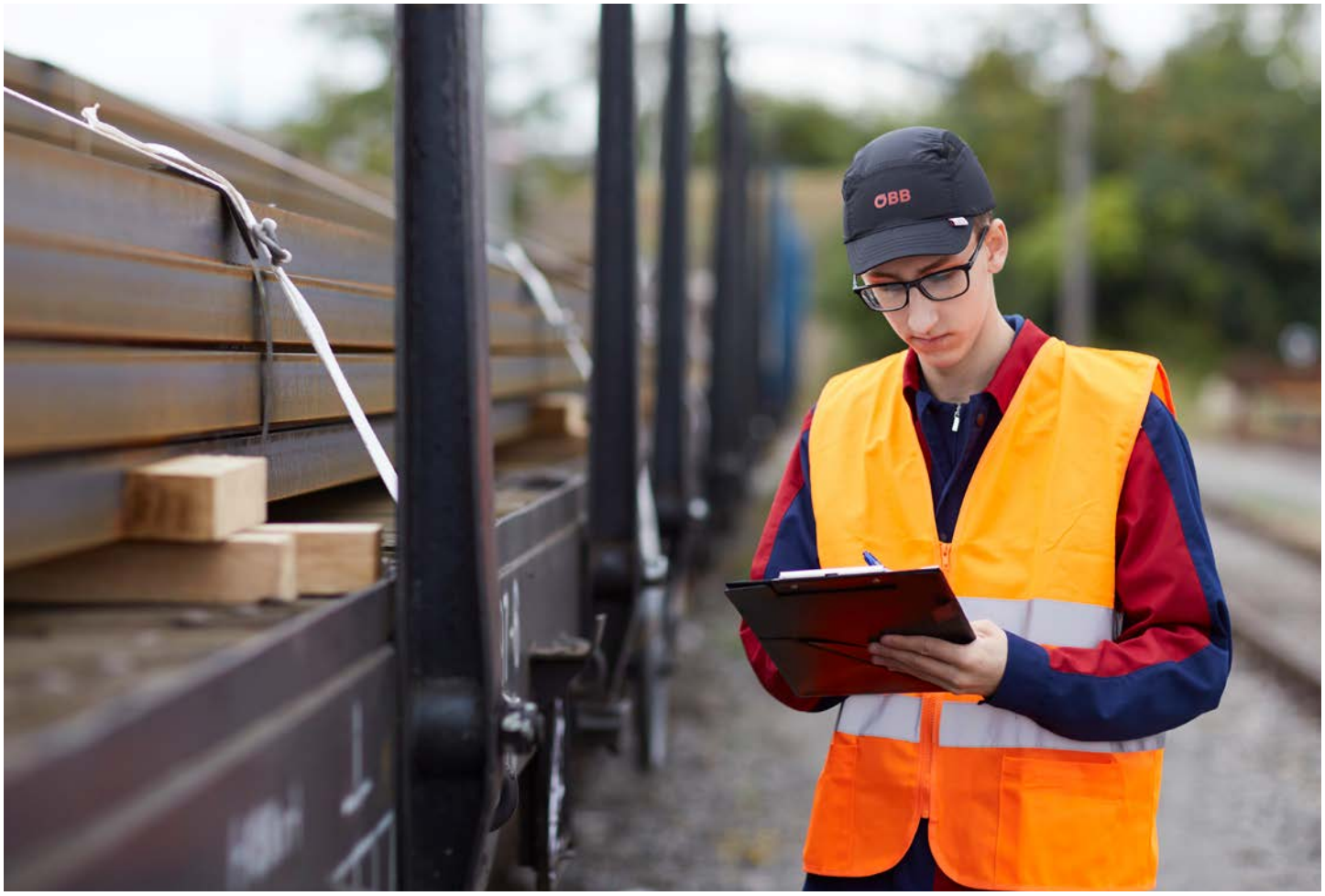
* Die Auswertung berücksichtigt alle INFRA-Lehrlinge (ohne Stiftung und IBA), welche im Budgetjahr oder im Vorjahr ihre Lehrabschlussprüfung positiv absolvierten und im Budgetjahr übernommen wurden.

896.653

Teilnehmer:innenstunden bei Aus- und Weiterbildung (gesamt) wurden 2021 von Mitarbeiter:Innen absolviert. **2020:** 1,296 Mio. GRI 404-1

135.695

Teilnehmer:innentage (inkl. Prüfung) fanden bei den **eisenbahnspezifischen Ausbildungen** im Jahr 2021 statt. **2020:** 139.156



600 NEUE LEHRLINGE werden jährlich aufgenommen. 2021 wurden 1.775 junge Menschen zu qualifizierten Fachkräften in 27 Lehrberufen ausgebildet

Frauen im Fokus. Weibliche Arbeitskräfte spielen in der Zukunftsstrategie des Unternehmens eine besonders wichtige Rolle. Ihr Anteil an der Belegschaft soll weiter steigen – von derzeit 13,5 Prozent auf 17 Prozent bis 2026. Deshalb liegt auch ein Schwerpunkt der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen auf der Frauenförderung. Dass die Richtung stimmt, zeigt sich etwa daran, dass bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie der Frauenanteil 2021 bei 22 Prozent lag, bei den Lehrgängen selbst betrug dieser 34 Prozent. Frauen profitieren bei den ÖBB von spezifischen Weiterbildungs- und Coachingangeboten.

27 Lehrberufe. Auch bei den Neuaufnahmen soll der Frauenanteil mindestens ein Fünftel betragen – das wurde 2021 erstmals erreicht. Die ÖBB sind als einer der Toparbeitgeber des Landes ein „Magnet" für junge Menschen. Rund 600 neue Lehrlinge werden Jahr für Jahr aufgenommen. 2021 wurden 1.775 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften in 27 kaufmännischen und technischen Lehrberufen ausgebildet. Die überwiegende Mehrheit bleibt dem Unternehmen erhalten. Nur 77 Lehrlinge haben den Konzern 2021 verlassen.

GRI 102-8, 401-1

Außerdem fördern die ÖBB die „Lehre mit Matura", umfassende Weiterbildung und den Erwerb sozialer Kompetenz. Im Zukunftslabor am Standort Wien wurde eine Virtual-Reality-Ausbildung umgesetzt. Zusätzlich wird auch die Augmented Reality in der Lehrlingsausbildung eingesetzt.

Alleine die Rail Cargo hat in den letzten 20 Jahren mehr als 600 Lehrlinge zu Speditionskauffrauen und -männern ausgebildet. Mehr als 80 Prozent aller Absolvent:innen entschieden sich dafür, ihren Karriereweg bei den ÖBB fortzusetzen. Fast die Hälfte der Speditionslehrlinge sind weiblich. Bei den Auszubildenden der ÖBB-Infrastruktur AG, die speziell traditionelle eisenbahnspezifische Lehrstellen anbietet, lag die Übernahmequote 2021 bei 85 Prozent. <

Digitales Lernen

Immer mehr Teile der Aus- und Weiterbildung erfolgen mittlerweile über E-Learning. **106 neue E-Learnings, -Trainings und Lern-Apps** standen 2021 zur Verfügung. Allein mit der Webinarreihe zum **Thema „Virtuelles / Hybrides Führen" wurden rund 1.240 Teilnehmende unterstützt.** Auch technische Schulungen wurden erstmals in elektronischen Formaten umgesetzt.

Maßnahmen. Aus- und Weiterbildung

Karriereprogramm infra:techrotation
Digital Economy
Seminar Bahnökologie
Next-Level-Lehre
Bewusstseinsbildung

> Details ab Seite 110

ÖBB 360 MOBILITÄTS-SERVICES. Gemeinsam mit Partnern wie Gemeinden, Tourismusregionen, Unternehmen und Wohnbauträgern entwickeln die ÖBB nachhaltige Produkte und Services, damit die Reisenden ihre täglichen Wege bequem, lückenlos und ohne Privat-Pkw zurücklegen können

Maßnahmen zu den Nachhaltigkeitsbausteinen

UMSETZUNG DER STRATEGIE. Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie ist auf 17 Bausteinen gebaut. Auf den folgenden Seiten finden sich die Maßnahmen zu den einzelnen Bausteinen beschrieben.

1 Klimaschutz. Maßnahmen zum Bereich Mobilität Seite 14

Ausbau elektrifizierter Strecken

ELEKTRIFIZIERUNG. Österreichweit sind bereits heute **rund 74 Prozent des etwa 5.000 Kilometer langen Streckennetzes der ÖBB elektrifiziert**. Schrittweise soll dieser Anteil **bis 2030 auf 85 Prozent und bis 2035 auf 89 Prozent angehoben** werden. Bei den restlichen rund 500 Kilometern wird eine Elektrifizierung zu einem späteren Zeitpunkt nochmal evaluiert beziehungsweise sollen hier in Zukunft umweltfreundliche Antriebstechnologien wie etwa batterie- oder wasserstoffbetriebene Züge zum Einsatz kommen.

Um das Ziel von 89 Prozent bis 2035 zu erreichen, investieren die ÖBB jährlich über den von der Bundesregierung beschlossenen Rahmenplan Geld in zu elektrifizierende Strecken in ganz Österreich. Auch im aktuellen **Rahmenplan 2022 bis 2027** sind eine Reihe an Projekten enthalten, die garantieren sollen, dass die ÖBB diese Ziele erreichen und weiterhin eines der **größten Klimaschutzunternehmen Österreichs bleiben**. So konnten 2021 die Elektrifizierungsprojekte Linz Stadthafen (rd. 3 km) und Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg (rd. 5 km) fertiggestellt werden.

Weitere Elektrifizierungsprojekte entlang des Bestandnetzes sind Friedburg – Braunau (rd. 33 km) bis 2025, Wien – Marchegg (rd. 33 km) bis 2025, Koralmbahn Regionalabschnitte in Kärnten (rd. 40 km) bis 2023, Klagenfurt – Weizelsdorf (rd. 12 km) bis 2023, Herzogenburg – Krems (rd. 20 km) bis 2028, Wiener Neustadt – Loipersbach-Schattendorf (rd. 25 km) bis 2027, Steirische Ostbahn (rd. 75 km) bis 2027, Pöchlarn – Scheibbs (rd. 27 km) bis 2028, St. Pölten – Traisental – Hainfeld / Freiland (rd. 39 km) bis 2026, Neumarkt-Kallham – Braunau am Inn (rd. 57) bis 2028, Zeltweg – Pöls (rd. 14 km) bis 2025 und St.Valentin – St. Nikola-Struden (rd. 40 km) bis 2028.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung.

Diesellokomotiven: Umstellung auf alternative Antriebe

ALTERNATIVE ANTRIEBE – SCHIENE. Dieselbetriebene Lokomotiven und Triebfahrzeuge schrittweise zu reduzieren und langfristig durch alternative Antriebe zu ersetzen, ist Plan der ÖBB. Im Berichtsjahr 2021 wurden folgende Diesellokomotiven außer Betrieb genommen: acht Stück der Baureihe 20/2143, drei Stück der Baureihe 2068 und eine der Baureihe 2067. Derartige Umstellungen müssen gut durchdacht sein, alternative Antriebe werden deshalb gezielt forciert – zum Beispiel die **Beschaffung von eHybrid-Lokomotiven für den Verschub**. 2021 wurde die Präqualifikation abgeschlossen und die Leistungsausschreibung folgt im Frühjahr 2022. Der Einsatz der ersten Lokomotiven ist für 2026 geplant.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

Wasserstoffzug: Pionierprojekt „H_2 Aspangbahn“ im Jahr 2021 abgeschlossen

ALTERNATIVE ANTRIEBE – SCHIENE. Im Zuge des Pionierprojektes „H_2-Aspangbahn“ haben die ÖBB erstmals einen Wasserstofftriebzug des Typs „Coradia iLint“ des Herstellers Alstom auf einem dafür prädestinierten, nicht elektrifizierten, gebirgigen Streckennetz im südlichen Niederösterreich auf der inneren und äußeren Aspangbahn sowie auf der Strecke zwischen Wiener Neustadt und Puchberg am Schneeberg beziehungsweise Gutenstein getestet. Der Probebetrieb erfolgte im regulären Personenverkehr von 12. September bis 26. November 2020. **Erklärtes Ziel des Projektes war es, mit dem Wasserstofftriebzug Erfahrungen in technischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht zu sammeln**. Im Berichtsjahr 2021 wurde das Projekt erfolgreich abgeschlossen. Die Schlussfolgerungen und Empfehlungen für den Einsatz von Wasserstofffahrzeugen bei den ÖBB: Der Testbetrieb hat die grundsätzlich hohe Zuverlässigkeit und Gleichwertigkeit mit Dieselfahrzeugen bestätigt. Sollte eine entsprechende Entscheidung pro Wasserstoff fallen, dann ist zu gewährleisten, dass ausreichend grüner Wasserstoff erzeugt und verwendet werden kann. Basierend auf den Ergebnissen dieses Projektes **erfolgte eine vertiefende Analyse für den optimalen Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf bestimmten Strecken.** Zusätzlich beobachten die ÖBB weiterhin die Technologieentwicklungen zum Thema „Wasserstoff“ – vor allem auch im Schienenverkehr.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

Ökologisierung der Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeuge (Infra-REQ)

ALTERNATIVE ANTRIEBE – SCHIENE. Im Geschäftsjahr 2021 wurde die Ausschreibung zur Beschaffung von 56 Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeugen abgeschlossen. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt in den Jahren 2023 bis 2027. **Damit können 88 veraltete Dieselfahrzeuge ersetzt werden.** Durch die Ausstattung dieser Fahrzeuge mit einem Hybridanteil wird künftig eine wesentliche Reduktion des Treibstoffverbrauchs für die Instandhaltungsfahrzeuge erreicht.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

Österreichische Postbus AG: Einsatz von Elektro- und Wasserstoffbussen

ALTERNATIVE ANTRIEBE – STRASSE. Die Österreichische Postbus AG befördert 2021 mit 2.419 Bussen 120 Millionen Fahrgäste – das alleine **macht den Bus zum wichtigen Baustein für die Erreichung der Klimaziele** und leistet einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Jeder Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Verkehr – und damit auch auf den Bus – ist ein Erfolg.

E-Busse: Postbus setzt seit Jänner 2020 als **erstes Busunternehmen E-Busse im regionalen Linienverkehr ein** (vier Busse in Vorarlberg), Kleinbusse werden im Stadtverkehr in Judenberg und Wolfsberg eingesetzt. Die Vorbereitungen auf den Einsatz von elf E-Bussen im VOR-Linienverkehr am Schweinbarther Kreuz laufen auf Hochtouren. Betriebsstart ist im Dezember 2022. Darüber hinaus **finden laufend Testbetriebe mit E-Bussen statt, beispielsweise in Linz und Kitzbühel.**

Wasserstoffbusse: Der österreichweit erste Einsatz eines Wasserstoffbusses wurde im Oktober 2018 auf der Strecke der Vienna Airport Lines und im August 2019 in Graz und Klagenfurt getestet. Ein weiterer Probelauf erfolgte im Mai 2021 in Villach; alle Tests liefen erfolgreich. Die Österreichische Postbus AG hat Mitte N**ovember 2021 auf Basis eines Vertrages mit der Verkehrsverbund Kärnten GmbH die ersten fünf Wasserstoffbusse bestellt.** Der Betriebsstart ist mit Fahrplanwechsel Dezember 2022 geplant.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

Ökologisierung des innerbetrieblichen Fuhrparks

ALTERNATIVE ANTRIEBE – STRASSE. Die ÖBB nutzen zum 31. Dezember 2021 eine Flotte von 3.964 Kraftfahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Rail Equipment GmbH & Co KG (Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG) wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen garantiert. So konnte in den vergangenen Jahren durch Berücksichtigung ökologischer Qualitätskriterien in der Beschaffung und eine laufende Erneuerung des Fuhrparks der CO_2-Ausstoß kontinuierlich verringert werden. **Mit Ende 2021 sind fast ausschließlich Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren in Betrieb. Die E-Fahrzeugflotte umfasst 200 Elektroautos sowie 130 Elektrofahrräder und wird laufend erweitert.** Um diese positive Entwicklung weiter voranzutreiben, wird in der Beschaffung von Kraftfahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf Ökologisierung des Fuhrparks gelegt. Es wurden Kriterien für Emissionen (sowohl CO_2 als auch NO_X) und Treibstoffverbrauch vorgegeben und bewertet. Damit wird sichergestellt, dass **der Kfz-Fuhrpark des ÖBB-Konzerns auch zukünftig ökologisch ausgerichtet und mit modernster Motorentechnologie ausgestattet** ist. Nach Möglichkeit werden vorzugsweise Elektro- oder Hybridfahrzeuge beschafft.

Ausblick 2022: Um eine weitere Senkung des CO_2-Ausstoßes zu erzielen, ist bis Ende 2022 eine Vergrößerung der Elektrofahrzeugflotte auf bis zu 240 Fahrzeuge (Gesamtkonzern) geplant.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

Initiativen der ÖBB-Infrastruktur zur Erhöhung der Eigenproduktion

ERNEUERBARE ENERGIE. Im Bereich Wasserkraft befinden sich Ende 2021 zwei Erweiterungsprojekte und ein Revitalisierungsprojekt in Umsetzung. Die geplanten Anlagen steigern die Produktion um circa 45 GWh pro Jahr. **Das Fotovoltaik-Ausbauprogramm wurde 2021 mit der Errichtung von 17 weiteren 50-Hz-Fotovoltaikanlagen mit einer Leistung von 2.500 kWp fortgesetzt.** Bis 2030 soll eine Ausbauleistung von 100 MWp auf Gebäuden, Bahnsteigen und Freiflächen erreicht werden. Neben dem Ausbau der Solarkraft engagieren sich die ÖBB auch im Bereich der Windkraft. Mitte 2022 soll die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit etwa 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und diese in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen. In den Folgejahren ist auf Basis der Betriebserfahrungen mit der Prototyp-Windkraftanlage ein Windkraft-Roll-out denkbar.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

RCG – International: 100 Prozent grüner Bahnstrom in Tschechien und Deutschland

ERNEUERBARE ENERGIE. Was bereits 2018 in Österreich und Anfang 2021 in Deutschland umgesetzt wurde, gilt nun seit Ende 2021 auch für Tschechien: **Alle TransFER-Verbindungen von, nach und durch Tschechien werden ausschließlich mit grünem Bahnstrom aus 100 Prozent erneuerbaren Ressourcen betrieben.** In Deutschland und Tschechien wird der benötigte grüne Bahnstrom aus dem öffentlichen Netz bezogen. Die Herkunft ist dabei mit Zertifikaten und Ursprungsnachweisen bestätigt. Die ÖBB investieren damit weiter in die saubere Herkunft des Bahnstroms und wollen in den kommenden Jahren noch weitere Länder dafür gewinnen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

Energieeffizienzmaßnahmen im Bereich Mobilität

ENERGIEEFFIZIENZ. Energieeffizienzmaßnahmen werden in einer Arbeitsgruppe unter Einbindung der wesentlichen ÖBB-Konzerngesellschaften diskutiert und festgelegt. Mit Stand Ende 2021 sind im Bereich Mobilität **bis 2030 Einsparpotenziale in Höhe von ungefähr 190.000 MWh** durch festgelegte Maßnahmenbündel zur Steigerung der Energieeffizienz bei Bahnstrom und Diesel definiert.

- **Maßnahmenbündel Bahnstrom:** Beschaffung von energieeffizienten Lokomotiven und Elektrotriebwagen (inkl. verbesserter Betriebsführung und Fahrzeugtechnik)
- **Maßnahmenbündel Diesel:** verbesserte Betriebsführung und Fahrzeugtechnik

Konkret erzielte Einsparungen im Berichtsjahr 2021: Im Güterverkehr führte **eine optimierte Auslastung der Züge zu einer Einsparung von 3.000 MWh Bahnstrom.** Im Personenverkehr wurde durch den Einsatz neuer, rückspeisefähiger Lokomotiven und Triebwagen eine Einsparung von insgesamt rund 14.000 MWh erzielt (≈ 8.000 MWh durch Lokomotiven, ≈ 6.000 MWh durch Triebwagen).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

Klimaaktiv Pakt. Die ÖBB und **zehn weitere Großbetriebe fixierten ein Klimapakt mit dem Klimaschutzministerium (BMK).** Das gemeinsame Ziel ist es, den CO_2-Ausstoß bis 2030 gegenüber 2005 mindestens zu halbieren. Die ÖBB haben den im Sommer 2021 ausgearbeiteten Klimaschutzpakt der Initiative „klimaaktiv" des BMK im Oktober 2021 unterzeichnet. **Der erfolgte Beitritt der ÖBB zum Klimaaktiv-Pakt unterstreicht das Klimaengagement der ÖBB.**

Klimaticket, neue Verbindungen und moderne Züge im Fahrplanjahr 2022

ERHÖHUNG DER AUSLASTUNG IM VERKEHR (SCHIENE PV). Auf den Schienen der ÖBB-Infrastruktur AG verkehren in normalen Betriebsjahren (vor Corona) täglich rund 7.500 Züge von mehr als 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie alle müssen unter einen Hut gebracht werden. Bei der Fahrplangestaltung geht es darum, so gut wie möglich auf internationalen, nationalen und lokalen Bedarf und Wünsche einzugehen. Der neue Fahrplan für 2022 ist am 12. Dezember 2021 in Kraft getreten. Die ÖBB haben im Fahrplanjahr 2022 nicht nur neue und verbesserte Zugverbindungen im Nah- und Fernverkehr im Gepäck (z. B. auch neue Nachtzugdestinationen), sondern investieren auch in Service und in die Zukunft der Mobilität – ganz im Sinne der Reisenden und der Umwelt. **Mit dem neuen Klimaticket ist man seit 26. Oktober 2021 in ganz Österreich mobil. Es wird dadurch ein deutlicher Zuwachs an Reisenden erwartet.** Die ÖBB sind als größter Anbieter im öffentlichen Verkehr mit ihren Zügen und Bussen in ganz Österreich wesentlicher Partner für das Klimaticket.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Auslastungsoptimierungen im Güterverkehr

ERHÖHUNG DER AUSLASTUNG IM VERKEHR (SCHIENE GV). Die Rail Cargo Group (RCG) setzt verschiedene Maßnahmen zur Auslastungsoptimierung im Güterverkehr. Die Maßnahmen reichen von **Optimierungen durch aktives Kundenmanagement** (paarige Verkehre, Saisonvertrieb …) über **optimierten Wageneinsatz** (Erhöhung Wiederbeladung, teilautomatisierte Disposition …) bis hin zu **innovativem Wagenmaterial** – zum Beispiel durch Weiterentwicklung und erste Praxiseinsätze von TransANT-Wagen (Vorteile bei Ladungshandling und Nutzlast) oder auch den **Einsatz von leistungsfähigen Containertragwagen** (für Optimierung von Nutzlast und Länge im Zugverband).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

1 Klimaschutz. Maßnahmen zum Bereich Gebäude und Betriebsanlagen Seite 17

Alternative Energieträger für den Heizölausstieg der ÖBB bis 2030

Folgende alternative Energieträger sind in Abstimmung mit dem Geschäftsbereich Energie unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Anschluss-, Installations- und Betriebskosten anstelle der ölbefeuerten Heizungsanlagen vorgesehen:

- **Nah- bzw. Fernwärme** – bei Vorhandensein eines örtlichen Verteilungsnetzes
- **Elektro / 50Hz** – elektrisch betriebene Heizflächen (Auf- und / oder Unterputz-Installation)
- **Wärmepumpen / 50Hz** – Umgebungsluft als Energieträger (Luft-Wasser-Wärmepumpe)
- **Pellets** – Feststoffheizung unter Verwendung des Öltankraumes als Pelletspeicher

Im Geschäftsjahr 2021 wurden weitere 16 ölbefeuerte Heizungsanlagen abgetragen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

Optimierungen Lüftungsanlagen

Im Zuge der Betrachtung der Lüftungsanlagen in Aufnahmegebäuden und Verkehrsstationen wurden im Berichtsjahr **2021 elf Zentrallüftungsanlagen mit einer Gesamtluftmenge (Zuluft und Abluft) von ungefähr 80.000 m³/h adaptiert.** Zusätzlich wurden fünf Torluftschleieranlagen mit einer Temperatursteuerung ausgestattet.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

1 Klimaschutz. Maßnahmen zum Bereich Scope-3-Emissionen Seite 18

Ein Viertel weniger CO_2-Emissionen durch Eco-Beton

Gemeinsam mit der TU Graz entstand in der Nähe von Ebreichsdorf (Niederösterreich) eine besondere Wildquerungshilfe. Sie **besteht zur Hälfte aus CO_2-reduziertem, sogenanntem Eco-Beton** und zur Hälfte aus Standard-Normalbeton. Jeder Betonierabschnitt – Fundament, Decke, Wände – wurde nach dieser Aufteilung ausgeführt. „Dadurch war es uns möglich, die Betonsorten direkt miteinander zu vergleichen", erklärt Joachim Juhart vom Institut für Materialprüfung und Baustofftechnologie der TU Graz. Der Betonexperte hat den Bau wissenschaftlich begleitet und machte sich dabei Vorarbeiten zunutze. Schon 2016 testete er verschiedene Rezepturen für Eco-Beton im Labor auf ihre Dauerhaftigkeit und Festigkeit. Hinter dem Projekt in Ebreichsdorf steht eine Forschungskooperation der ÖBB-Infrastruktur und der TU Graz. In der intensiven Zusammenarbeit hat die ÖBB-Infrastruktur finanzielle Mittel und vor allem das Know-how mehrerer Bereiche eingebracht und so den gemeinsamen Erfolg möglich gemacht. Die Betonierarbeiten am Kleintierdurchlass begannen im März 2021 und wurden im Mai des gleichen Jahres abgeschlossen. In unmittelbarer Nähe zum Bauwerk wurden außerdem zwei Musterwände aufgestellt. Diese dienen den Forschenden der TU Graz, um Faktoren wie den Feuchtegehalt, Temperaturentwicklung oder das Korrosionspotenzial über einen langen Zeitraum hinweg zu beobachten.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Artenvielfalt & Biodiversität.

ÖBB Infrastruktur forciert Recycling

Sinnvolle Kreislaufwirtschaft und die Wiederverwendung von Materialien spart Kosten und trägt unter anderem auch zur Reduktion der Scope-3-Treibhausgasemissionen bei. Die ÖBB-Infrastruktur setzt jährlich große Mengen an Rohstoffen und Materialien ein. Die Hauptmasse macht der Gleisschotter (Oberbauschotter) aus, von dem pro Jahr etwa 700.000 Tonnen beschafft werden. An zweiter Stelle stehen Betonschwellen mit circa 60.000 Tonnen pro Jahr. Den mengenmäßig drittwichtigsten Input stellen die Schienen mit etwa 30.000 Tonnen pro Jahr dar, die zur Gänze wiederverwendet werden können. Durch die Definition der zu verwendeten Materialien, insbesondere die Verwendung von **Betonschwellen anstelle von getränkten Holzschwellen, können all diese Stoffe am Ende ihrer langen Lebensdauer zu einem überwiegenden Teil wiedereingebaut bzw. recycelt werden.** Wiederverwertbarkeit und Wiederverwendbarkeit sind auch ökologische Zuschlagskriterien bei der Materialbeschaffung.

Recycling am Beispiel: Kraftwerk Obervellach II
Im Zuge der Bauarbeiten wird ein Ausgleichsbecken in der unmittelbaren Umgebung des neu errichteten Kraftwerks geschaffen, das die umweltverträgliche Einleitung der für die Bahnstromerzeugung verwendeten Wässer in die Möll sicherstellen wird. Der Großteil der für das Ausgleichsbecken **benötigten Baumaterialien (Dammschüttungen) wird in den Untertageabschnitten des Kraftwerksvorhabens gewonnen und direkt vor Ort wiederverwertet.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.

Baustoff Holz

VERKEHRSVERLAGERUNG. Die ÖBB setzen verstärkt auf den **Einsatz von Holz als Baustoff und prüfen bereits in einer frühen Planungsphase, ob dessen Anwendung – in Hinblick auf die Nutzungsdauer – sinnvoll und nachhaltig ist.** Insbesondere bei Fassaden, temporären Bauten (Baubüros, Infoboxen), Hallenbauten, Bürogebäuden und bei Verkehrsstationen (Holzuntersichten beim Bahnsteigdach etwa in Kirchstetten Bf. und Stadlau – Marchegg) soll Holz zunehmend zum Einsatz kommen. So wurde im Berichtszeitraum etwa das Anlagen-Service-Center Mürzzuschlag, das zukünftig unter anderem der Instandhaltung des Semmering-Basistunnels dient, mit einer zum Teil in Holzbauweise errichteten Gleishalle fertiggestellt. Ebenso wurden die Arbeiten an der Haltestelle St. Pölten Bildungscampus mit einem in Holz ausgeführten Technikgebäude im Berichtszeitraum abgeschlossen. Beim Kraftwerk Obervellach II wurde das Dach des neuen Kraftwerks zur Gänze in Holzbauweise errichtet. Für die Planungen des partiell in Holz gehaltenen Bürogebäudes des neu zu errichtenden Anlagen-Service-Centers Werndorf wurde der ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2021 von der Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (ÖNGB) ein Planungszertifikat für den höchsten Standard verliehen. Das Anlagen-Service-Center Werndorf wird in Zukunft für die Instandhaltung der Koralmbahn gebraucht.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung.

Dekarbonisierungspfad Mobilität. In der Verantwortung für einen wirksamen Klimaschutz haben die ÖBB die Dekarbonisierung des Unternehmens und seiner Produkte als Fokusbereich definiert. Die Ambition lautet: **Klimaneutralität des Bereiches ÖBB Mobilität ab 2030.** Zur konkreten Umsetzung wurde 2021 die Erarbeitung eines Dekarbonisierungspfades für den Mobilitätsbereich gestartet, um den Weg bis 2030 mit konkreten Maßnahmen zu beschreiben. Neben der Darstellung der Ist-Situation standen erste **geplante beziehungsweise fixierte Schritte zur Reduktion von THG-Emissionen** (Strategien, Programme, Maßnahmen) und die Prognose der jeweiligen CO_2-Ersparnis im Mittelpunkt.

ÖBB Wohnprogramm

Mit dem ÖBB Wohnprogramm wird neuen, aber auch bestehenden Mitarbeiter:innen zeitgemäßer und leistbarer Wohnraum angeboten. **Das ÖBB Wohnprogramm (Sanierung von Bestandsobjekten) umfasst österreichweit rund 350 Wohnobjekte mit annähernd 4.000 Wohnungen.** Diese befinden sich alle im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG. Da die Objekte jedoch mitunter in die Jahre gekommen sind, ist es seit 2017 das Ziel, die Wohnhäuser samt bestehenden Grünflächen und Wohnungen nach zeitgemäßen Standards zu sanieren. Finanziert wird dies durch Verkäufe von entbehrlichen Gebäuden und Grundstücken. Im Jahr 2021 konnten so rund 220 Wohnungen renoviert werden, bis Jahresende 2022 kommen bundesweit zusätzliche 250 erneuerte Wohnungen hinzu. **Besonderes Augenmerk wird bei der Sanierung auf Energieeffizienz gelegt**, die durch Maßnahmen wie fassadenseitigen Vollwärmeschutz, Fenstertausch und wo möglich Fotovoltaikanlagen, Wärmepumpen oder Fernwärmeanschluss erreicht wird. Damit erfüllt das ÖBB Wohnprogramm bei der Sanierung den „klima:aktiv Silber Standard".

Mit dem Titel **„Zug um Zug zum Lebensraum – Partizipative, klimaresiliente Vitalisierung von Arbeitersiedlungen der ÖBB"** startet in St. Pölten darüber hinaus im Jahr 2022 gemeinsam mit dem Klima- und Energiefonds und der österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) das erste Immobilien-Forschungsprojekt. Im Zentrum stehen nachhaltige und energieeffiziente Energieversorgungskonzepte, eine durchdachte (Landschafts-)Architektur mit multifunktionalem Nutzungskonzept, eine zeitgemäße Siedlungsstruktur mit klimafreundlichen Mobilitätslösungen und eine partizipative Quartiersentwicklung durch Einbindung unterschiedlicher Interessengruppen in Hinblick auf verschiedene Wohn- und Lebensbedürfnisse.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.

Kompensation der dienstlich notwendigen Flugreisen. Für Dienstreisen ist gemäß ÖBB Regelungen grundsätzlich die Bahn zu nutzen. Da Flugreisen aber auch für die Mitarbeiter:innen der ÖBB nicht immer vermeidbar sind, werden entstandene THG-Emissionen dienstlich notwendiger Flugreisen kompensiert – und zwar jährlich jeweils im Folgejahr. Im Jahr 2021 sind ÖBB-weit rund 490 Tonnen an CO_2eq-Emissionen durch Flugreisen aus 2020 im Nachhinein ausgeglichen worden. **Die Flugkilometer dienstlich notwendiger Flugreisen aus dem Berichtsjahr 2021 konnten im Vergleich zu 2020 weiter reduziert werden.**

Leistungsfähige / effiziente Schieneninfrastruktur

VERKEHRSVERLAGERUNGEN. Im Berichtszeitraum 2021 wurde neben anderen an folgenden Projekten gearbeitet:

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung.

Erneuerte Bahnhöfe und Haltestellen 2021

VERKEHRSVERLAGERUNGEN. Für unsere Kund:innen investieren wir in attraktive Ein- und Ausstiegspunkte. Folgende Bahnhöfe und Haltestellen wurden unter anderen 2021 fertiggestellt:

- Hst. Grillgasse (W)
- Hst. Strebersdorf (W)
- Bf. Böheimkirchen (NÖ)
- Bf. Glinzendorf (NÖ)
- Bf. Kirchstetten (NÖ)
- Bf.e Bad Goisern und Goisern Jodschwefelbad (OÖ)
- Bf.e Steyregg, Lungitz, Katsdorf (OÖ)
- Bf. Zell/See (Sbg.)
- Bf. Kainisch (Stmk.)
- Bf. Kapfenberg (Stmk.)
- Hst. Ledenitzen (Ktn.)
- Bf Altach (Vbg.)
- Bf Schwaz (T)
- Hst. Innsbruck Messe (T)

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung.

ÖBB-Infrastruktur AG: die Südstrecke

VERKEHRSVERLAGERUNG. Entlang der Südstrecke sind etwa beim 27,3 Kilometer langen Semmering-Basistunnel die Arbeiten 2021 sehr gut vorangeschritten. Mehr als 80 Prozent des Semmering-Basistunnels sind im Rohbau bereits gegraben. **Der Tunnel wird an insgesamt 14 Stellen vorgetrieben, die ersten zwei Vortriebe wurden 2021 im Bereich Fröschnitzgraben West bereits fertiggestellt.** 4.270 Meter wurden je Röhre gegraben. Die beiden Tunnelbohrmaschinen haben in Fröschnitzgraben Ost ihr Ziel fast erreicht und mehr als 8 Kilometer zurückgelegt, somit werden bis Frühjahr 2022 bereits alle Vortriebe in diesem Baulos abgeschlossen sein. In den Abschnitten Gloggnitz und Fröschnitzgraben wurde auch bereits mit der Herstellung der Innenschale begonnen. Alle Baulose sind im Zeitplan, um letztlich Ende 2028 das Projekt abschließen und den Bahnbetrieb aufnehmen zu können.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Leistbare und zugängliche Mobilität.
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung.

ÖBB-Infrastruktur AG: Koralmbahn

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Leistbare und zugängliche Mobilität.
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung.

ÖBB-Infrastruktur AG: Weststrecke

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Leistbare und zugängliche Mobilität.
Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung.

ÖBB-Infrastruktur AG: Konkrete Planungen

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

ÖBB 360

ATTRAKTIVIERUNGEN PERSONENVERKEHR. Im Personenverkehr liegt der Schwerpunkt weiterhin auf dem Thema „Integrierte Mobilität“. Eine wichtige **Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs für die erste und letzte Meile ist die Erarbeitung und Integration weiterer Services (z. B. E-Auto, E-Scooter, E-Bikes)**, die bereits in St. Johann im Pongau, Korneuburg oder rund um die Kulturhauptstadt Bad Ischl im Salzkammergut im Einsatz sind. 2021 arbeitete das ÖBB 360-Team an einer automatisierten Datenaufbereitung für Gemeinden in ganz Österreich, um bei Mobilitätskonzepten noch individueller und besser auf die Gegebenheiten vor Ort eingehen zu können.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Park & Ride-Ausbau

ATTRAKTIVIERUNGEN PERSONENVERKEHR. Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Um die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn möglichst einfach zu gestalten, hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den vergangenen Jahren bereits verstärkt Park & Ride-Anlagen errichtet. **Mit der Zielsetzung, auch in den nächsten Jahren jährlich etwa 1.500 Pkw-Stellplätze sowie 1.500 überdachte Zweiradabstellplätze neu in Betrieb zu nehmen**, soll dieser Weg weiterverfolgt werden. Das Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt im Umfeld von Ballungsräumen (z. B. im Umkreis von rund 30 Kilometern von Hauptstädten). Es ist nicht vorgesehen, Park & Ride-Anlagen direkt in den Hauptstädten zu errichten. Situierungen von Park & Ride-Anlagen sollen so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr schon im Nahbereich der „Quelle“ strukturiert angesprochen wird (frühzeitiger Umstieg auf den öffentlichen Verkehr). Ende 2021 stehen den ÖBB Kund:innen insgesamt 68.031 mehrspurige und 50.190 einspurige Stellplätze in Park & Ride Anlagen zur Verfügung.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Fahrrad@ÖBB

ATTRAKTIVIERUNGEN PERSONENVERKEHR. Der Fahrradboom ist natürlich auch bei den ÖBB spürbar. Die Verkaufszahlen zeigen, dass besonders im Sommer 2021 viele Kund:innen das umfassende Fahrradangebot der ÖBB genutzt haben. Ein Effekt, der wohl auch coronabedingt zu sehen ist, da Österreich in der Pandemie einen wahren Fahrradboom erlebt hat. **Bis zu 50 verschiedene Radwege können bequem und stressfrei mit der Bahn erreicht werden**. Dafür stehen täglich insgesamt 85.000 Fahrradstellplätze in den Zügen des Nah- und Fernverkehrs zur Verfügung.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Bike & Ride

ATTRAKTIVIERUNGEN PERSONENVERKEHR. Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essentiell, um das Verkehrssystem nachhaltiger und effizienter zu gestalten. Die Bahn nimmt hierbei eine Schlüsselrolle als umweltfreundliches und flächeneffizientes Verkehrsmittel ein und bildet somit das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. **Das Fahrrad wird zu einem immer wichtigeren Teil der Mobilitätskette und das Anbieten von Bike & Ride-Anlagen** an Verkehrsstationen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG leistet einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich nachhaltiger Mobilität. Der Neu- / Ausbau von Bike & Ride-Anlagen soll den Zugang zur Bahn erleichtern. Bei der Errichtung von neuen beziehungsweise zusätzlichen Bike & Ride-Stellplätzen sind Kooperationen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG mit den involvierten Gemeinden und Ländern (siehe Richtlinie Park & Ride-Anlagen des BMK) anzustreben. **Pro Jahr sollen laut aktuellem Rahmenplan 2022 bis 2027 im Schnitt etwa 1.500 Stellplätze hinzukommen oder bestehende Anlagen erneuert werden.**

Aktuell setzt die ÖBB-Infrastruktur AG sehr stark auf die Erhöhung der Qualität der Fahrradabstellplätze wie durch beispielsweise Überdachung und Doppelstock-Parkanlagen. Mit Ende 2021 gab es auf den Anlagen der ÖBB 48.881 Abstellplätze für Zweiräder (davon 3.318 Motorradparkplätze und 45.563 Fahrradparkplätze).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Stakeholder:innendialoge „Nachhaltiger Güterverkehr“ (ÖBB und WWF)

ATTRAKTIVIERUNGEN GÜTERVERKEHR. ÖBB Rail Cargo Group und WWF sind im Berichtsjahr 2021 zum Thema „Nachhaltiger Güterverkehr“ gezielt mit der Wirtschaft in Dialog getreten – und zwar mit zwei Dialogformaten im Februar und November 2021. Rund 30 Prozent der heimischen CO_2-Emissionen kommen aus dem Verkehr – Tendenz stark steigend. Im Güterverkehr zählt der Transit-Lkw zu den Hauptemittenten. Europa soll bis 2050 CO_2-neutral sein – Österreich bereits 2040. **Die Verlagerung des Warentransports von der Straße auf die Schiene ist daher ganz entscheidend, um die Klimaneutralität in Österreich und Europa im Verkehr zu erreichen.** Weitere Verkehrsverlagerungen auf die klimafreundliche Schiene sind auch Ziel der ÖBB Klimaschutzstrategie. Die Ergebnisse der Stakeholder:innendialoge mit der Wirtschaft auf einen Blick:

- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene für den Klimaschutz entscheidend
- Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene notwendig
- Gefahr, dass Personalmangel die nachhaltige Transformation bremst
- Raumordnung muss überarbeitet werden

Clemens Först, Vorstandssprecher der ÖBB Rail Cargo Group (RCG): „Nur gemeinsam können wir mehr Gütertransporte von der Straße auf die Schiene bringen. **Daher sind diese intensiven Dialoge mit der Wirtschaft und dem WWF für uns besonders wertvoll.** Täglich arbeiten wir daran, den nachhaltigen Schienengüterverkehr effizienter, zuverlässiger und damit attraktiver zu gestalten.“ Die Teilnehmer:innen des Stakeholder:innendialogs waren sich einig, dass diese Form des intensiven Austausches für alle Seiten einen großen Mehrwert, neue Perspektiven und neue Ideen für eine bessere Zusammenarbeit bringt. Aus diesem Grund wird dieses Dialogformat fortgesetzt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Gemeinsam mit Lamborghini für nachhaltige Logistik

ATTRAKTIVIERUNGEN GÜTERVERKEHR. Mit einer Transitzeit von nur 48 Stunden transportiert die RCG Lamborghini-URUS-Karosserien von Deutschland nach Italien. Gemeinsam mit Lamborghini hat die RCG ein neues Transportkonzept auf Schiene gebracht. Dabei werden URUS-Karosserien vom VW-Werk in Zwickau, Deutschland, zum Lamborghini-Stammwerk in Sant'Agata Bolognese, Italien, transportiert. **Mit einer Transitzeit von nur 48 Stunden handelt es sich dabei um den schnellsten, effizientesten und umweltfreundlichsten Transport von Zwickau nach Modena.** Ein Ganzzug mit 15 Waggons pro Woche transportiert 115 Karosserien von Deutschland nach Italien. Mit dem neuen Bahntransportkonzept tragen unsere nachhaltigen Schienentransporte dazu bei, die Klimabilanz von Lamborghini um 85 Prozent zu reduzieren. Diese ersparen dem Klima rund 2.000 Tonnen CO_2 pro Jahr und helfen, der Transitspirale auf der Brennerachse entgegenzuwirken.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

2 Anpassung an den Klimawandel Seite 26

Ökowaldinseln

Ein funktionsfähiger und stabiler Wald als **Schutz der Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen** im alpinen Bereich ist von besonderer Bedeutung. Daher legt der Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung (ÖBB Infrastruktur AG) auch einen hohen Wert auf Ökologisierung von bestehenden Anlagen. So wurden 2019 und 2020 mehrere Ökowaldinseln in bestehenden Bahnwäldern der ÖBB errichtet. Diese stellen einen **wertvollen Lebensraum für Tiere und Pflanzen** dar. Es finden auch ökologische Aspekte laufend Berücksichtigung in den Regelwerken der ÖBB. Beispiele hierfür sind die nachhaltige und naturnahe Gestaltung von Entwässerungsanlagen oder Bahnböschungen. Nähere Informationen siehe Maßnahme Artenvielfalt & Biodiversität – „Umwelt am Zug".

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Anpassung an den Klimawandel.
Artenvielfalt & Biodiversität.

clim_ect

Mit dem Ziel, konkrete Maßnahmen zu entwickeln, um künftige schädliche, wetterinduzierte Wirkungen auf die Infrastruktur möglichst gering zu halten, arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG seit 2019 gemeinsam mit der Technischen Universität Wien, der Universität für Bodenkultur und der ZAMG am Projekt „clim_ect". **Schadensereignisse der Vergangenheit wurden näher analysier**t, damit einerseits bevorstehende Entwicklungen, andererseits jedoch auch die **Auswirkungen von meteorologischen Phänomenen besser ein- und abgeschätzt werden können**. Mit Abschluss des Projektes 2021 können auf Basis dessen Gefährdungskorridore entlang der ÖBB Trasse besser identifiziert und vorbeugende Maßnahmen gesetzt werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Anpassung an den Klimawandel.

INGEMAR

Mit dem Projekt **„INGEMAR – Intelligentes Naturgefahrenmanagement- und Risikobeurteilungssystem"** soll ein Allroundtool geschaffen werden. Ziel ist es, die wichtigsten Tätigkeiten zum Schutz der Bahn vor Naturgefahren in einem Tool abzubilden: Warnung / Information, Arbeiten / Tätigkeiten und Kommunikation, um beim Eintrittsereignis effizient und proaktiv vorgehen zu können. Die Informationen dafür kommen aus jahrelanger Erfahrung der ÖBB Mitarbeiter:innen und dem Wissenstransfer der Arbeiten der ÖBB Lawinenkommission.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Anpassung an den Klimawandel.

Bestehende Maßnahmen

infra:wetter ist ein streckenbezogenes Wetterwarnsystem der ÖBB-Infrastruktur AG mit Informationen über **meteorologische Verhältnisse inklusive Wettervorschau** auf die nächsten 72 Stunden und mit Warnungen, die per E-Mail oder SMS verschickt werden.

Naturgefahrenhinweiskarten weisen **potenzielle Bereiche der Betroffenheit durch Naturgefahren** (Steinschlag, Wildbach) aus. In Kombination mit infra:wetter sind sie ein wichtiges Tool, um im Bedarfsfall kurzfristig lokale Maßnahmen zu setzen.

Bahnstrecken mit potenzieller Hochwasserbetroffenheit werden bereits seit Längerem in Plänen dargestellt. Für diese Streckenabschnitte gibt es bereits bestehende Maßnahmenkonzepte, die als Grundlage für spätere Planungsprojekte dienen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Anpassung an den Klimawandel.

3 Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO_2) Seite 28

Leisere Strecken und leisere Wagen

Die Europäische Interoperabilitätsrichtlinie NOI TSI schreibt „leisere Stecken“ vor, auf denen ab 8. Dezember 2024 nur mehr leise Güterwagen verkehren dürfen. Auch 2021 gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG für ihr Schienennetz die seit der Netzfahrplanperiode 2018 eingeführte Reduktion des Infrastrukturbenützungsentgelts („Lärmbonus“) für Güterverkehrsleistungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen – **sofern sie mit leisen Bremssohlen nachgerüstete Güterwagen einsetzen** (dieser Lärmbonus ist gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung [EU] 2015/429 gestaltet). Dies führte dazu, dass beispielsweise Ende **2021 bereits circa 90 Prozent der österreichischen Flotte der Rail Cargo Group (RCG) als leise Wagen umgerüstet** worden sind.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Emissionen (exkl. CO_2).

Wirkungsvolle Schallschutzmaßnahmen.

Rollende Räder erzeugen Schall aufgrund physikalischer Gesetze, welche sich nicht außer Kraft setzen lassen. **Die ÖBB unternehmen jedoch alles, um Schallemissionen des Schienenverkehrs einzudämmen** und zu verringern. Im Zuge von Lärmsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzfenster errichtet und gefördert. **Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Lärmschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt.** Dadurch befanden sich im Jahr 2021 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG rund **1.000 Kilometer an Schallschutzwänden und Schallschutzdämmen.**

Monitoring Schallemission Eisenbahnverkehr Wörthersee

Im Frühjahr 2021 wurde der erste Bericht „Monitoring Schallemissionen Eisenbahnverkehr Wörthersee“ veröffentlicht, welcher auf **Messungen der Zugsfahrten auf der zweigleisigen Südstrecke im Zentralraum Kärnten** beruht. Im Kalenderjahr 2020 betrug der Anteil an leisen Güterwagen im Jahresschnitt 64 Prozent aller vorbeifahrenden Güterwagen und der durchschnittliche Vorbeifahrtspegel (Median) im Messpunkt der Messstelle in 7,5 Metern von der Gleisachse beträgt für die Güterzüge 88,2 dB und für die Personenzüge 77,5 dB. Exemplarisch wurden auch Schallimmissionspegel gemäß Schallausbreitungsrechnungsvorschriften errechnet: Dabei ergibt sich im exemplarischen Abstand von 30 Metern zur Bahnstrecke ohne Schallschutzmaßnahmen ein Beurteilungspegel-Nacht von 60 dB, während mit entsprechendem bahnseitigem Schallschutzwand in Form einer 2 Meter hohen Lärmschutzwand ein Beurteilungspegel-Nacht von 48 dB erreicht wird.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Emissionen (exkl. CO_2).

Umrüstung von Güterwagen auf leisere LL-Bremssohlen

Fahrzeugseitig wurden alle in Betrieb befindlichen (Bestands-)Güterwagen der Rail Cargo Austria (RCA) auf lärmarme Bremssohlen (LL-Sohlen) umgerüstet – das waren bis Ende 2020 ≈ 6.700 Güterwagen. Gesamt betrachtet sind nun **Ende 2021 etwa 90 Prozent der RCA-Güterwagen sogenannte „leise Güterwagen“** (ungefähr 15.300 Wagen) – dazu kommen rund **3.200 „leise“ Güterwagen der Rail Cargo Hungary** (57 %).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Emissionen (exkl. CO_2).

Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030

Der Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen hilft nicht nur dem Klimaschutz, sondern reduziert auch klassische Luftschadstoffe. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt aktuell über insgesamt **250 ölbefeuerte Heizungsanlagen in ihren Bestandsgebäuden**. Die Reihenfolge und die Anzahl der bestehenden ölbefeuerten Heizungsanlagen, welche **bis zum Geschäftsjahr 2030 auf Alternativenergieträger umgebaut** werden, wurde in Abhängigkeit ihres Baujahres festgelegt. Im Geschäftsjahr 2021 wurden weitere 16 ölbefeuerte Heizungsanlagen abgetragen (Ausgangspunkt Geschäftsjahr 2019 256 Anlagen, Ende Geschäftsjahr 2021 234 Anlagen).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Emissionen (exkl. CO_2).

4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser Seite 32

Nachhaltiges Veranstaltungsmanagement

Die ÖBB Bildungszentren leben Nachhaltigkeit. Egal, ob kurze Sitzung oder mehrtägige Workshops, wer in den ÖBB 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 nachhaltige Besprechungen oder Workshops

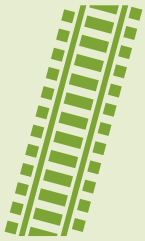
Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.

Recycelte Güterwagen. Durch eine Reduktion des Materialverbrauchs je Wagon um 20 Prozent gelingt es der **Rail Cargo Group, bei ihren TransANT-Güterwagen Ressourcen zu schonen**. Nach ihrem Lebensende werden die Güterwagen vollständig verschrottet und für die Produktion von neuem Stahl wiederverwendet. **2021 wurden in der Rail Cargo Austria 6.372 (VJ: 6.477) Tonnen an Wagenmaterial so einer neuerlichen Verwertung zugebracht.**

Bodenversiegelung

Bodenversiegelung und Flächenverbrauch zu reduzieren sind wichtige Umweltziele der ÖBB-Infrastruktur AG. Daher wurde **2021 ein Programm gestartet, in dem Entsiegelungsmaßnahmen in den Regelwerken und im Rahmenplan evaluiert und erste Pilotprojekte gestartet werden sollen.** Einerseits werden Re-Naturierungen kleinerer stillgelegter Flächen rund um Bahnhöfe umgesetzt, wie zum Beispiel am Bahnhof Steyr oder mit einer Blumenwiese im 12. Bezirk auf einem Tunnelbauwerk. Andererseits werden laufende Bauprojekte so durchgeführt, dass möglichst wenig Boden verbraucht wird (z. B. Schwammstadtprinzip). Durch eine nachhaltige Nutzung der Bahnflächen und entsprechende Grünraumbewirtschaftung werden auch wichtige Lebensräume für viele Tiere und Pflanzen geschaffen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Artenvielfalt & Biodiversität.



Wiederverwendeter Gleisschotter.

Innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG spielt der Umgang mit Ressourcen sowie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien eine wesentliche Rolle. Dies äußert sich zum Beispiel auch in Form der **maschinellen Reinigung von Gleisschotter und dessen Wiedereinbau im Schotterbett** sowie in Form von Untergrundsanierungen mittels Aushubmaschine (AHM). Dabei wird der obere Bereich des Schotterbettes gebrochen, mit Neumaterial vermengt und als Tragschicht wieder im Gleis eingebaut.

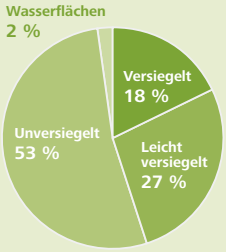
Potenzialflächenanalyse

Um die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen, die sich im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG befinden, besser abschätzen zu können, wurde gemeinsam mit dem Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, Department Raum, Landschaft und Infrastruktur der Universität für Bodenkultur das Projekt „Potenzialflächenanalyse“ durchgeführt und im Jahr 2021 abgeschlossen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Anpassung an den Klimawandel.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Artenvielfalt & Biodiversität.

Mithilfe von Satellitendaten und öffentlich verfügbaren Datenbanken konnte **ein genaues Bild der Landbedeckung auf Bahngrund gewonnen werden**. Fast 24.000 Grundstücke auf insgesamt über 18.800 Hektar in ganz Österreich wurden analysiert. Die Ergebnisse waren durchaus überraschend. **In Summe besitzt die ÖBB-Infrastruktur AG mehr unversiegelte Wald- und Wiesenfläche als versiegelte Verkehrsflächen**. Besonders hohe Waldanteile gibt es in den Bundesländern Tirol, Vorarlberg und Kärnten aufgrund der wichtigen Schutzfunktion der Bahnwälder in den alpinen Streckenbereichen. In waldarmen Regionen wie dem Burgenland, erhöhen die bahnbegleitenden Wälder und Wiesen auf Bahngrund die Landschaftsvielfalt.

Wegen der höheren Schienennetzdichte, der Hochleistungsstrecken und größeren Bahnhöfe finden sich in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Oberösterreich hohe Bahntrassenanteile. Erstaunlicherweise machen in den Bundesländern Salzburg und Vorarlberg auch Wasserflächen einen nennenswerten Anteil des Bahngrundes aus, da sich dort die großen Wasserkraftspeicherseen für die Bahnstromproduktion befinden.



Flächenversiegelung

Versiegelt: Park- und Verkehrsflächen, Gebäude
Leicht versiegelt: Bahnschotterkörper, Schotterflächen
Unversiegelt: Grünland, Ackerland, Wald und Strauchflächen, Gärten

5 Artenvielfalt & Biodiversität Seite 38

Vegetationskontrolle

Bereits ab 2022 wird auf Gleisanlagen der ÖBB kein Glyphosat mehr ausgebracht und die Pflanzenschutzmittel mit diesem Wirkstoff werden durch Alternativen ersetzt. **Zukünftig wird ein Methodenmix – chemisch, mechanisch, physikalisch (thermisch / elektrisch) – zum Einsatz kommen.** Bis weitere Methoden die Wirksamkeit und Gleistauglichkeit erreicht haben, bleibt die Behandlung der Gleisanlagen mit Pflanzenschutzmitteln im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle allerdings die wichtigste Maßnahme, um **Gleise bewuchsfrei zu halten**. Die ÖBB-Infrastruktur AG steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Artenvielfalt & Biodiversität.

Vogelschutz

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt auch im Bereich Vogelschutz einige Maßnahmen. Sie ist beispielsweise Partner im EU-LIFE-Projekt „Danube Free Sky“ (siehe **https://danubefreesky.eu**). Im Zuge dieses Projektes werden unter anderem **63 Kilometer an drei Bahnstrecken** im für den Vogelschutz in Österreich bedeutsamen östlichen Niederösterreich **mit umfangreichen Vogelschutzmaßnahmen ausgerüstet, um Stromschlag und Leitungskollision möglichst auszuschließen.** Zusätzlich dazu werden in Abstimmung mit der Vogelschutzorganisation Bird Life Austria auf besonders gefährdeten Streckenabschnitten in ganz Österreich Kunststoffschutzkappen auf den Mastspitzen angebracht, um Großvögel vor Stromschlägen zu schützen.

Um **Vogelanprall an Glasflächen zu verringern,** werden seit mehreren Jahren **Vogelschutzmarkierungen in Form von 4 Millimeter starken schwarzen Linien** im Abstand von 50 Millimetern auf Glasflächen angebracht. Die Vorgaben dazu sind im internen Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG festgelegt. Somit ist gewährleistet, dass diese Vogelschutzmaßnahme standardisiert umgesetzt wird.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Artenvielfalt & Biodiversität.

Projekt „Reverse“

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist auch eines der Bahninfrastrukturunternehmen, die sich aktiv beim Projekt „Reverse“, das vom Internationalen Verband der Eisenbahnen (UIC) getragen wird, einbringen. Es soll **negative und positive Auswirkungen der Bahn auf die natürliche Vielfalt genau analysieren und für den Bahnsektor Leitlinien und einen Aktionsplan entwickeln**, um die Beiträge der Bahn zum Sustainable Development-Goal 15 (Life on Land) darstellen zu können. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt den Vorsitzenden dieser Arbeitsgruppe und ist wesentlicher Treiber dieses internationalen Projektes zum Schutz der biologischen Vielfalt (siehe: **https://uic.org/projects/article/reverse**).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Artenvielfalt & Biodiversität.

Pottendorfer Linie

Der zweigleisige Ausbau der rund **50 Kilometer langen Pottendorfer Linie zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt stellt eine wichtige Maßnahme zur Kapazitätserweiterung auf der Südstrecke dar**. Für Tausende Pendler:innen südlich von Wien schafft das die Voraussetzungen für ein besseres Angebot sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr. Bei der Errichtung wird aber auch auf Artenvielfalt geachtet. **Ein wesentliches Ziel ist es, die Biodiversität entlang der Strecke durch spezielle Gestaltung der Bahndämme und Böschungen zu erhöhen**. Dazu wurde hochwertiges Saatgut eingesetzt und über sieben Hektar neu gepflanzte Waldflächen mit einem Wiesenstreifen – ähnlich wie beim Bahndamm – umgeben. Darauf finden sich wiederholt Glaubsteinhaufen verschiedener Größe und Totholzhaufen aus Wurzelstöcken, um Schlangen, Eidechsen und diverse holzliebende Insekten, vor allem Käferarten, sowie Dachsen und Füchsen einen Rückzugsort zu bieten. An den Flächen wurden auch Mulden ausgebildet, in denen sich Regen- oder Schmelzwasser sammeln kann. Dadurch wurden Voraussetzungen geschaffen, damit sich auch temporäre Kleingewässer bilden können, die in weiterer Folge Amphibien, Libellen und anderen Kleinstlebewesen Lebensräume bieten und auch Wildtieren als Tränke dienen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Artenvielfalt & Biodiversität.

Zur **Erhöhung der Biodiversität** entlang der Strecke wird Wert auf eine **spezielle Gestaltung der Bahndämme und Böschungen gelegt.** Planung und Bau der Anlagen sind bereits auf die Förderung von verschiedene Vegetationstypen am Bahndamm abgestimmt, um **die Vielfalt der Fauna und Flora weiter zu forcieren.** 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.

ÖBB Schienenbienen

Bienen sind als Bestäuber für Biodiversität und Ernährungssicherheit unverzichtbar. Mit dem Projekt **„ÖBB Schienenbienen" wird besonders Bienen ein Lebensraum geboten.** Die Blühwiesen entlang der Bahn sind ein Schatz, der der ÖBB-Infrastruktur AG ausreichend zur Verfügung steht und der nun diesen Tieren und vielen anderen Insekten gehört. Gestartet wurde 2021 mit **acht ÖBB Flächen in ganz Österreich, die als potenzielle Bienenstandorte definiert** wurden. Mit Ende 2021 konnte bereits auf insgesamt 12 Bahngrünflächen in sechs Bundesländern erweitert werden. In Kooperation mit einem Netzwerk rund um den Imker Markus Bleich (beehero.at) werden die Flächen mit Bienenbehausungen bestückt und die Bienenvölker angesiedelt. Seit Herbst 2021 gibt es nun einen eigenen ÖBB Schienenhonig im Webshop, den Bahnbistros sowie den Rail- und Nightjets der ÖBB – biozertifiziert natürlich.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Artenvielfalt & Biodiversität.

Erd&Äpfel

Mit dieser bewusstseinsbildenden Maßnahme wird seit April 2021 den **ÖBB Mitarbeiter:innen naturnahes Gärtnern und die Förderung von Artenvielfalt und Biodiversität nähergebracht**. Begeisterte Hobbygärtner:innen werden dabei vor den Vorhang geholt. Sie verraten ihre Tipps und Tricks und zeigen, wie zahlreiche ÖBB Kleingärten, Gärten, Balkone oder Fensterbänke erblühen und jeder seinen Beitrag zum Baustein Artenvielfalt & Biodiversität leisten kann.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Artenvielfalt & Biodiversität.

6 Nachhaltige Beschaffung Seite 40

Verhaltenskodex für Lieferant:innen

Seit 2021 gibt es einen eigenen **Verhaltenskodex für Lieferant:innen.** Dieser adressiert vielseitige Nachhaltigkeitsthemen wie den Umwelt- und Klimaschutz, Korruptionsprävention oder Diversity und Kinderrechte. Der Verhaltenskodex **muss vor Beginn der Zusammenarbeit unterzeichnet werden**.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Nachhaltige Beschaffung.

Railsponsible und ERPC: internationale Zusammenarbeit für eine grüne Zukunft

Der ÖBB Einkauf legt hohen Wert auf Nachhaltigkeit. Um diesem Bekenntnis Ausdruck zu verleihen, engagiert sich die ÖBB Beschaffung in der internationalen Bahnbranchen-initiative „Railsponsible“. Die Mitglieder der Initiative verfolgen gemeinsam das Ziel, **die gesamte Lieferkette der Bahnindustrie nachhaltiger zu gestalten.** Um dieses Anliegen noch breiter vorantreiben zu können, engagiert sich der ÖBB Einkauf auch bei der „European Railways Purchasing Conference“ (ERPC).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Nachhaltige Beschaffung.

TCO-CO_2: grüne Beschaffung

Im Projekt „TCO CO_2“, welches seit März 2020 vom ÖBB Einkauf vorangetrieben wird, wurde das bestehende TCO-Modell (kurz für: Total Cost of Ownership) um die CO_2-Komponente erweitert. Durch die Zusammenarbeit mit der TU Graz entstand das „TCO-CO_2-Modell“ mit dem Ziel, eine wissenschaftlich fundierte und unabhängig überprüfte **Berechnungsmethode zur Ermittlung und Bewertung von entstehenden CO_2-Emissionen entlang der Lieferkette über den gesamten Lebenszyklus** zu liefern. Damit können die Auswirkungen der zu beschaffenden Produkte und Leistungen auf die Umwelt, transparent, bewertbar und vermeidbar gemacht werden. Dies bietet die Möglichkeit, bei Beschaffungsverfahren die Kosten, die durch CO_2-Emissionen verursacht werden, zu berücksichtigen. Bei Ausschreibungen zählen somit nicht nur rein ökonomische Faktoren, sondern auch die damit einhergehenden Umweltbelastungen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Nachhaltige Beschaffung.

Lieferant:innenbewertung auf Basis von Nachhaltigkeitskriterien

Lieferant:innen werden aufgerufen, sich durch ein unabhängiges CSR-Performance-Monitoring bewerten zu lassen. Eine steigende Anzahl der Lieferant:innen kommt dieser Aufforderung nach, wodurch bereits 47,97 Prozent des Beschaffungsvolumens von bewerteten Lieferant:innen stammt. Um die Bedürfnisse von Klein- und Mittelunternehmen zu berücksichtigen, wurde zusätzlich ein eigener Fragebogen erstellt. Dadurch können sie sich direkt auf der ÖBB Plattform einer Bewertung unterziehen lassen können.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Nachhaltige Beschaffung.

7 Innovation & Technologie Seite 42

Europe's Rail Joint Undertaking

Gemeinsam **mit der Europäischen Union gründen die ÖBB und 24 europäische Partner aus den Bereichen Bahnen, Industrie und Forschung** das mehrjährige, mit über 1 Mrd. Euro dotierte Forschungs- und Entwicklungsprogramm „Europe's Rail Joint Undertaking". Gemeinsam mit den anderen Partnern des Joint-Undertakings sollen in sechs Flagship-Areas zu den Themen „Traffic Management System" (TMS), „Automated Train Operations" (ATO), „Innovation der Assets", „Energy / Sustainability", „Schienengüterverkehr" und „Regionalbahnen" konkrete Projekte umgesetzt werden. Die von der ÖBB eingebrachten Themen adressieren konsequenterweise konkrete, existierende Herausforderungen des Systems Bahn. Wichtige Vorhaben des ÖBB-Engagements sind beispielsweise die **Weiterentwicklung der digitalen automatischen Kupplung** (DAK) für den europäischen Güterverkehr, **Innovationen im Bereich der Regionalbahnen**, die Stärkung der grenzüberschreitenden Güterverkehre sowie weitere **Automatisierungsschritte in der Betriebsführung**.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

DAK-Konzernprogramm

Die „Digitale Automatische Kupplung" (DAK) ist ein Meilenstein für den Schienenverkehr. Sie ermöglicht schnellere, **sicherere und effizientere Kupplungsvorgänge, wodurch die Attraktivität des Schienengüterverkehrs massiv erhöht wird.** Das DAK-Konzernprogramm der ÖBB koordiniert alle Aktivitäten zur DAK auf nationalem und internationalem Niveau.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

Ideen fördern. Das Open-Innovation-Team passt seine Formate laufend an die Bedürfnisse der Nutzer:innen an. **2022 wird die Ideenwerkstatt weiterentwickelt, um ÖBB Kolleg:innen in der Umsetzung ihrer Ideen zu fördern.** Für interne und externe Innovator:innen soll mit Ende des Jahres eine neue Räumlichkeit zum Austausch entstehen. **Im Innovationsprogramm werden Geschäftsmodellinnovationen forciert.** Thematisch stehen Neuerungen im Sinne des integrierten Mobilitäts- und Logistikdienstleisters im Fokus.

TARO

Das Projekt „TARO" (Towards Automated Railway Operation) ist ein durch das Bundesministerium für Klimaschutz sowie die österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) gefördertes Projekt, dass sich mit der **Automatisierung und Digitalisierung im Eisenbahnbereich** beschäftigt. Es besteht aus den drei Themenfeldern „Digital Twin", „Prozesse" sowie „Automated Train Operation". Mithilfe der Erkenntnisse und Entwicklungen des Projekts „TARO" kann die **Bahn ihre Rolle als klimafreundlicher Verkehrsträger weiter stärken** und so den Kampf gegen den Klimawandel unterstützen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

Rail4Future

Das Projekt „Rail4Future" setzt sich mit der Kombination und **themenübergreifenden Nutzung bestehender analytischer und numerischer Methoden zur Überwachung von Bauwerken** auseinander. Auf Basis dessen kann das System Eisenbahn virtuell abgebildet werden. Dadurch sind Voraussagen für geplante Maßnahmen und Umweltauswirkungen möglich.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation & Technologie.

Greenlight

„Greenlight" arbeitet an der gleisgenauen Lokalisierung von Fahrzeugen über Mobilfunk. Mit Unterstützung der Echtzeitpositionsdaten der Fahrzeuge können die Betriebsabläufe sowie die Kundeninformationen optimiert werden. Des Weiteren kann die Technologie auch zur Warnung bei der Anfahrt gegen ein Halt zeigendes Signal genutzt werden. In weiteren Projektstufen sollen auch Infrastrukturelemente entlang der Strecke über Mobilfunk angesteuert werden können.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

H_2Tube

Das Forschungsprojekt „H_2Tube" setzt sich mit den **Möglichkeiten und Herausforderungen des Wasserstofftransports auseinander.** Besonderer Fokus liegt hierbei auf den Anforderungen an Transportbehälter sowie die Erarbeitung von Konzepten zum sicheren Transport unter Nutzung digitaler Sensorik. Auf Grundlage der Projektergebnisse soll ein Wasserstofftransport auch für Endnutzer:innen möglich werden, die sich keinen Pipelineanschluss leisten können.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.

Kooperationen für Innovationen. Um die ambitionierten Ziele zu erreichen, beteiligt sich die ÖBB **an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und -Projekten.** Im Jahr 2021 wurden, in Übereinstimmung mit der ÖBB Technologiestrategie, **(Leuchtturm-)Projekte in unterschiedlichen Bereichen weiterverfolgt oder neu begonnen**. Seit dem Jahr 2020 ist die ÖBB beispielsweise aktiv und federführend am „European DAC Delivery Programme" (EDDP) beteiligt. Innerhalb der ÖBB wird das Programm im engen Zusammenspiel mehrerer Konzerngesellschaften umgesetzt und federführend in der ÖBB-Holding AG koordiniert.

AM4Rail

Im Projekt „AM4Rail" werden die Potenziale der **additiven Fertigung (engl. additive manufacturing – AM) für den Eisenbahnsektor analysiert**. Außerdem werden Workflows und Prozesse zur effizienten Nutzung der additiven Fertigung skizziert. Durch die Nutzung additiver Fertigung kann der Ressourcen- und Energieverbrauch um bis zu 10 Prozent sowie die Kosten um bis zu 30 Prozent gesenkt werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser.
Innovation & Technologie.

RAILEYE 3D

Dieses Projekt beschäftigt sich mit der Entwicklung **innovativer 3D-Sensorsysteme zur Beschleunigung des Abfertigungsvorgangs bei Personenzügen**. Der Fokus liegt insbesondere auf der Verknüpfung mit „Machine-Learning"-Verfahren. Das System soll dabei mittels neuartiger Methoden ausgewählte Situationen wie „Personen lehnen am Zug", „Personen stehen im Spalt zwischen Zug und Bahnsteigkante", „Kinderwagen im Spalt" oder „Person befindet sich im Türraum" erkennen und damit die gesamte Außenhaut des Zuges überwachen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

DOMINO

Hauptziel von „DOMINO“ ist die Entwicklung eines **durchgängigen, öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots, das möglichst barrierefrei** von allen Nutzer:innen in Anspruch genommen werden kann und die Mobilitäts- und Klimaziele der öffentlichen Hand unterstützt. In drei Testregionen sollen ausgehend von den Userbedürfnissen neue Angebote geschaffen und bestehende Services in ein „MaaS made in Austria“-Ökosystem integriert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt sich „DOMINO“ folgende Umsetzungsziele:

- Aufbau eines intermodalen, kooperativen Verkehrsmanagements als Voraussetzung für die Wirksamkeit von MaaS-Diensten
- Integration multi- und intermodaler Dienste zur Unterstützung eines MaaS-Ökosystems in Österreich

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Kundenzufriedenheit Personenverkehr

Um die Zufriedenheit der Bahnreisenden noch weiter zu verbessern, gibt es zahlreiche Innovationsvorhaben. Dazu zählen etwa die Entwicklung eines **neuen Gepäckservices, Analysen zur Fahrradmitnahme, „ÖBB Live“ – die Prognose zur Auslastung der Züge oder der Umgang mit Verspätungen.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Attraktivierung Schienengüterverkehr

Die Anforderungen an Logistikdienstleister nehmen täglich zu. Umso wichtiger ist es, die Kund:innenbedürfnisse zu kennen und darauf basierend neue Lösungen zu finden. Ein Beispiel dafür ist die **Plattform „MIKE“, die Kund:innen mit digitalen Services rund um den Warentransport unterstützt.** Angebotene Funktionen wie Kapazitätsplanung, Leerwagenbestellung sowie Tracking und Tracing werden auf Basis des Kund:innenfeedbacks laufend weiterentwickelt und ergänzt. Darüber hinaus werden auch vollkommen neue Geschäftsmodelle getestet, um das bestehende Kerngeschäft zu erweitern.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Regionalbahnen

Die Regionalbahnstrecken sind ein wichtiger Bestandteil für die Mobilität im ländlichen Raum. Aus diesem Grund sind deren Attraktivierung und Ausbau Teil des ÖBB Rahmenplans. **Um die Regionalbahn radikal neu zu denken, fokussiert sich ein Team im Innovationsprogramm 2021 auf die digitalisierte Betriebsführung**. Dadurch wird die veraltete und teure Infrastruktur wie Signale, Stellwerke oder Leittechnik durch eine digitale dezentrale Steuerung ersetzt und das System deutlich kostengünstiger und flexibler. Das eröffnet zukünftig neue Anwendungsmöglichkeiten wie etwa kurzfristige Lieferungen im Schienengüterverkehr.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Community creates Mobility (CcM)

CcM ist ein offenes Ökosystem rund um die Mobilität der Zukunft. **Es vernetzt engagierte Mobilitätsdenker:innen in Österreich und darüber hinaus.** Die gemeinsame Vision „Mobilität als Gemeingut“ wurde im Mai mit Bundesministerin Leonore Gewessler diskutiert. Weitere Themenschwerpunkte waren Mobilität und Shopping, Air-Mobility sowie Post-Corona-Reisen. Interessierte können sich online unter **zusammenbewegen.at** einbringen und Teil der Community werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation & Technologie.

Drei-Länder-Camp

Auch im Jahr 2021 wurde online gemeinsam an **länderübergreifenden Themen** gearbeitet. Im Fokus stand dabei das Thema „Nachhaltigkeit“ und das Bestreben, durch Umdenken **in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht ein Mitwirken gegen die Klimakrise** zu erreichen. Konkrete Projekte waren unter anderem die Visualisierung des eigenen CO_2-Fußabdrucks, der Vergleich der CO_2-Emissionen von Transportanbietern sowie das Siegerprojekt „Minutes“ für ein neues Kundenerlebnis bei Verspätungen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

8 Sustainable Finance Seite 44

ESG-Ratings 2021

Die am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften wurden erstmalig im Berichtsjahr mit ESG-Ratings bewertet. Die Nachhaltigkeitsleistungen der Gesellschaften Personenverkehr, Produktion, Technische Services, Postbus und Rail Cargo Austria wurden von der deutschen Nachhaltigkeits-Ratingagentur imug | rating analysiert und nach unabhängigen Maßgaben bewertet. Alle Gesellschaften wurden jeweils als „sehr gut“ eingestuft. Nachhaltigkeit, so der klare Tenor der Ratingagentur, wird im Konzern konsequent verfolgt. Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie findet sich in den drei Säulen Ökologie, Ökonomie und Soziales und entlang von 17 Bausteinen aufgespannt. Das Thema „Sustainable Finance“ ist darin ein wichtiger und umspannender Baustein. Denn der Markt für nachhaltige Geldanlagen nimmt eine Schlüsselrolle im Kampf gegen die Klimaerwärmung ein und ist einer der am schnellsten wachsenden Sektoren im globalen Finanzwesen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Sustainable Finance.

ESG-gelinktes Private Placement für die ÖBB-Produktion GmbH

Mit dem vierten Quartel 2021 konnten wir erstmalig eine auf Basis des aktuellen ESG-Ratings für **die Konzerngesellschaft ÖBB-Produktion GmbH eine Form der nachhaltigen Finanzierung im Konzern umsetzen.** Die Finanzierung ist mit einer Laufzeit von 15 Jahren langfristig ausgelegt und beinhaltet auch klare Zielvorgaben betreffend Verbesserungspotenzial in der ESG-Performance.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Sustainable Finance.

9 Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot Seite 48

Klimaticket

Mit dem Klimaticket Ö können alle teilnehmenden öffentlichen Verkehrsmittel Österreichs genutzt werden. **Mit einem einzigen Ticket ist man somit ein ganzes Jahr flexibel und klimaschonend unterwegs**. Die ÖBB-Personenverkehr AG ist dabei mit der Entwicklung und dem Betrieb des Vertriebssystems inklusive Kundenservice beauftragt. Auch mit den ÖBB Extras zum Klimaticket Ö – wie das 1.-Klasse-Upgrade und die Reservierungspakete – wird das Klimaticket Ö noch ansprechender für ÖBB Kund:innen. Das Klimaticket Ö ist damit ein **wichtiger Baustein, um den öffentlichen Verkehr in Österreich noch attraktiver zu machen.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

Postbus-Shuttle

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen verändern sich. Sie verlangen nach individuellen, flexiblen und digitalisierten Mobilitätslösungen im öffentlichen Verkehr. Um bestmöglich auf diese Bedürfnisse eingehen zu können, wurde mit dem Postbus-Shuttle ein neues Service speziell für den ländlichen sowie suburbanen Raum geschaffen. **Das Postbus-Shuttle ergänzt das bestehende öffentliche Angebot** und ermöglicht dort ein Angebot, wo es derzeit keines gibt: **mit kleineren Bussen** (in der Regel 9-Sitzer) und ganz **ohne Fahrplan, also on demand.**

Gebucht wird das Postbus-Shuttle vom Fahrgast selbst über die auf den Markt zugeschnittene **Postbus-Shuttle-App** sowie über das Shuttle-Interface, der Buchungsplattform für Betriebe in der Region. Im Hintergrund arbeitet eine intelligente Software mit einem – und das ist der wesentliche Unterschied zu einem Taxi – **Bündelungsalgorithmus**. Ziel ist, dass sich Fahrgäste immer ein Stück des Weges teilen, sodass der **Besetzungsgrad deutlich über dem eines Pkw liegt.**

Nach intensiver Vorbereitungszeit konnten **2021 die ersten Piloten des Postbus-Shuttles erfolgreich in Betrieb gehen**. Mittlerweile ist er in über 30 Gemeinden etabliert, unter anderem in Kärnten (Techelsberg am Wörthersee und Ossiacher See) und Oberösterreich (Zukunftsraum Donau Gusen, Donau-Ameisberg). Bei Eventverkehren in Niederösterreich (Fels am Wagram) und bestätigten Projekten in der Steiermark (Liesingtal) ist der On-Demand-Verkehr regional schon im Einsatz. Das Postbus-Shuttle nahm am 1. Dezember 2021 mit der Mobilregion Mödling in einem der größten On-Demand-Gebiete Europas seinen nächsten Betrieb auf. Weitere Projekte und die Ausweitung des bestehenden Angebots sind bereits in Planung. **Das Interesse und das Bedürfnis der Menschen an On-Demand-Mobilität ist enorm.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

ÖBB als Gesamtmobilitätsdienstleister.

Mit vielen verschiedenen Maßnahmen wollen sich die ÖBB als Gesamtmobilitätsdienstleister in Österreich positionieren. **ÖBB 360 konzipiert und betreibt integrierte Mobilitätsservices mit bestehenden ÖBB Services** wie etwa dem Postbus-Shuttle oder Rail&Drive sowie unter Einbindung externer Services wie beispielsweise Bikes, E-Scooter oder Lastenräder und baut diese kontinuierlich aus.

ÖBB 360

Im Personenverkehr liegt der Schwerpunkt weiterhin auf dem Thema „Integrierte Mobilität". Eine wichtige Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs für die **erste und letzte Meile ist die Erarbeitung und Integration weiterer Services (z. B. E-Auto, E-Scooter, E-Bikes)**, die bereits in St. Johann im Pongau, Korneuburg oder rund um die Kulturhauptstadt Bad Ischl im Salzkammergut im Einsatz sind.

2021 arbeitete das ÖBB-360-Team an einer automatisierten Datenaufbereitung für Gemeinden in ganz Österreich, um bei Mobilitätskonzepten noch individueller und besser auf die Gegebenheiten vor Ort eingehen zu können. Für 2022 ist die Teilnahme an weiteren Ausschreibungen zur Erweiterung der ÖBB-360-Angebote geplant, darunter unter anderem für die Stadt Baden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Innovation & Technologie.
Leistbare und zugängliche Mobilität.

10 Gesundheit / Safety / Security Seite 52

Warn-App zur Unterstützung bei Signalbeachtung wird weiterentwickelt

Die **Warn-App wurde nun flächendeckend ausgerollt** und zu einem wichtigen, kurzfristig umsetzbaren **Sicherheitsbaustein, um Ereignisse im Zusammenhang mit Signalüberfahrungen** (Zugfahrt) als Vorläufer für Zugzusammenstöße **zu reduzieren.** Das Unterstützungssystem macht Triebfahrzeugführer:innen beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal zusätzlich aufmerksam und zeigt bereits positive Wirkung. Basierend auf den Erfahrungen wurden 2021 die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Warn-App geschaffen. So sollen Triebfahrzeugführer:innen **in Zukunft auch während der Fahrt unterstützt** werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Gesundheit / Safety / Security.

Konzernweite Sicherheitskulturumfrage durchgeführt

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Gesundheit / Safety / Security.

Ambitionierte Sicherheitsziele. Übergeordnetes Ziel des ÖBB-Konzerns ist es, **nachhaltig zu den Top 5 der sichersten Bahnen in Europa zu gehören.** Damit dies gelingt, wurden ambitionierte strategische Sicherheitsziele für den Konzern definiert. So sollen in den nächsten Jahren **die wesentlichen Sicherheitskennzahlen (beispielsweise bei Zugunfällen, Verschubunfällen, Arbeitsunfällen) noch weiter verbessert werden.**

Reduktion von Arbeitsunfällen

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Gesundheit / Safety / Security.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Coronakrise als Herausforderung

Die COVID-19-Situation hat die Sicherheit im ÖBB-Konzern auch im Jahr 2021 wieder intensiv geprägt. Anfang 2021 kam die gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung eines COVID-19-Präventionskonzeptes, welches die Expert:innen auf Basis der bisherigen Erkenntnisse sowie ausführlichen Analysen und einer entsprechenden Risikobeurteilung entwickelten. Dabei wurden das sichere Vorgehen sowie die Schutzmaßnahmen des ÖBB-Konzerns wissenschaftlich von einer unabhängigen Agentur geprüft und als wirkungsvoll und angemessen bestätigt. Für die Mitarbeiter:innen wurden **konzernweite Vorschriften für Hygiene, Abstand halten, das Tragen von Masken, aber auch Test- und schließlich Impfstrategien im COVID-19-Präventionskonzept definiert.** Alle Maßnahmen und Aufgaben wurden entsprechend dem STOP-Prinzip (Substitution des Risikos, technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen) gesetzt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Gesundheit / Safety / Security.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

11 Vielfalt & Chancengleichheit Seite 58

Relaunch RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat 2021

Ein erklärtes Anliegen der ÖBB – entsprechend der Gleichstellungspolicy 2011 – ist es, mit geeigneten Maßnahmen die Vereinbarkeit von Beruf und Kinderbetreuung oder Beruf und Pflege mitarbeiter:innenorientiert umzusetzen. Einfach und übersichtlich steht seit Mitte des Jahres die neue und von ÖBB-Holding (Diversity-Management), BCC Service und Soziales und ABZ*AUSTRIA überarbeitete RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat online zur Verfügung: mit vielen Tipps rund um **Karenz- oder Elternteilzeit, Wiedereinstieg, betriebsnahe MINT-Kindergärten, Ferien- und Fenstertagbetreuung, flexible Nannys für stundenweise Betreuung oder Netzwerktreffen für Eltern**.

Hilfe und Orientierung: Wenn die Pflege eines nahen Angehörigen kurzfristig zu übernehmen oder neu zu organisieren ist, bietet die RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat eine gute Orientierung und informiert zu Pflegekarenz und -teilzeit. **Informationen über Vereine, bundesweite Anlaufstellen,** rechtliche und finanzielle Informationen sowie Dokumente zum Downloaden machen die RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat zu einem unverzichtbaren Kompendium.

Feedback vom Elternnetzwerk sowie Ergebnisse der INFRA-Fokusgruppen (u. a. im Zuge des Diversitätsprojekts der ÖBB-Infra „Vielfalt erhöhen“) flossen beim Relaunch der RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat ein und stellen den starken Praxisbezug der Inhalte sicher.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Netzwerktreffen und Online- / Hybridevents

Auch im Jahr 2021 gab es eine **Vielzahl an Eltern- und Frauennetzwerktreffen in Form von Online- und Hybridevents.** Das Spektrum der Themen umfasste Herausforderungen der Coronakrise und Themen rund um den Spagat zwischen Familie und Beruf. Bei einem Onlinetreffen Mitte des Jahres wurde unter anderem mit ÖNB Direktorin Doris Ritzberger-Grünwald und anderen Expert:innen sowie ÖBB Kolleg:innen zum Thema „Finanzen in der Coronakrise“ und was man zur Gestaltung der eigenen finanziellen Zukunft alles tun kann diskutiert. Weitere spannende Themen, die behandelt wurden, waren: nachhaltiges Personalmanagement und wie „Green Jobs“ in Zukunft immer interessanter werden, Work-Life-Balance, Gesundheit und Wohlbefinden, Strukturierung des Familienalltags und Selbstmanagement. Spannenden Austausch im Zuge eines Elternnetzwerktreffens gab es zum Thema „Gesunde Ernährung für (Klein-) Kinder mit Ernährungswissenschaftlerin Sabine Slovencik von der Österreichischen Gesundheitskasse.

Mobilitätsgespräch (ÖBB / VCÖ). Rund 200 Kolleg:innen und Expert:innen (davon waren ca. 170 online dabei) aus den unterschiedlichen Bereichen der Wirtschaft und Wissenschaft folgten am 9. Juli wieder der **Einladung des ÖBB Diversity-Managements und des VCÖ zum vierten Mobilitätsgespräch.** Unter der Moderation von Karin Bauer wurden in einer hochkarätigen Gesprächsrunde mit BMin Gewessler aus unterschiedlichen Blickwinkeln die EU-Klimaziele diskutiert, welche Schritte gesetzt werden und werden müssen – und welche Rolle die Mobilität dabei spielen kann.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

Diversity-Charta 2026

Mit der Aktualisierung der Diversity-Charta 2023 wurde in der Diversity-Charta 2026 die **Erhöhung des Frauenanteils im Gesamtunternehmen sowie in Führungspositionen im Form einer verbindlichen Quote von 17 Prozent** (In- und Ausland) festgehalten sowie die Anhebung des Anteil der Mitarbeiter:innen mit Behinderung auf 4 Prozent (Inland) festgeschrieben. Darüber hinaus arbeiten die ÖBB kontinuierlich an der Erweiterung ihrer Angebote und Maßnahmen zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Ziel ist die Diversität im Kontext der **Geschlechtergerechtigkeit in der Unternehmenskultur weiter zu verankern**. Im Zuge der Kampagne „60 Sekunden Vielfalt" sprachen Vorständ:innen und Geschäftsführer:innen in kurzen Videosequenzen regelmäßig über das Thema „Vielfalt", was es für sie bedeutet und wie sie in ihren Teilkonzernen gemeinsame Handlungen setzen, um diese weiter zu fördern.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Charta der Inklusion

Bei Inklusion geht es unter anderem darum, das **Bewusstsein für eine faire und gleichberechtigte Teilhabe an der Arbeits- und Lebenswelt zu schaffen.** Mit der Charta der Inklusion bekennen sich die ÖBB dazu, alle Mitarbeiter:innen des Konzerns gleichberechtigt in den Fokus des Handelns zu stellen.

Die Maßnahmen, die 2021 bereits umgesetzt wurden, und jene, die für 2022 geplant sind, wurden in einem Aktionsplan aufgenommen und am Internationalen Tag der Menschen mit Behinderungen (3.12.) präsentiert. Die globale Kampagne #PurpleLightUp (engl. für „lila Aufleuchten") setzt an diesem Tag rund um die Welt ein sichtbares Zeichen für Menschen mit Behinderung. So wurde auch der Wiener Hauptbahnhof hell erleuchtet.

Die Handlungsfelder des Aktionsplans sind: Job und Diskriminierung (Recruiting), Aus- und Weiterbildung, Infrastruktur und barrierefreier Arbeitsplatz, gesellschaftliches Leben und Soziales sowie Lehrlinge und Frauen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Frauen-Karriere-Index

Startschuss für einen konzernweiten Benchmark-Vergleich zum Thema „Frauen und Karriere". Im Rahmen des großen HR-2025-Programms wird der Frauen-Karriere-Index (FKi) im gesamten Konzern umgesetzt beziehungsweise ausgerollt. Die erste Phase des FKi (Erhebung der Zahlen und Grundlagen sowie Analyse) wurde mit Ende 2021 abgeschlossen. Ziel ist eine quantitative und qualitative Analyse zum Thema „Frauen und Karriere" inklusive Benchmarking (innerhalb und außerhalb der ÖBB).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

Gleiche Chancen für alle. Chancengleichheit ist ein Merkmal moderner Unternehmensführung und Voraussetzung für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg. Die ÖBB übernehmen gesellschaftliche Verantwortung und wollen Vorbild für andere Unternehmen sein. Daher setzen sich die ÖBB für eine 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. Im besonderen Maße gilt das auch für **Menschen mit Behinderungen, die nicht nur als Kund:innen, sondern auch als künftige Mitarbeiter:innen gezielt angesprochen werden.**

Cross-Mentoring-Programm (CMP)

Im unternehmensübergreifenden Mentoringprogramm wollen die ÖBB seit 2018 gemeinsam mit der ASFINAG und den Wiener Stadtwerken **weibliche Talente bei ihrer Entwicklung Richtung Übernahme von Führungsverantwortung fördern** und ihre sozialen und persönlichen Kompetenzen sowie ihr Netzwerk gezielt und individuell stärken. Jedem Mentee wird eine berufserfahrene Mentorin zur Seite gestellt, die sie über einen bestimmten Zeitraum in ihrer beruflichen Entwicklung begleitet. Im Jahr 2021 wurde das CMP in der Kategorie „success“ mit dem Minerva-Award ausgezeichnet. Der vom Wirtschaftsmagazin SHEconomy ins Leben gerufene Preis zeichnet Persönlichkeiten und Unternehmen aus, die Frauen fördern, ihre Karrieremodelle unterstützen und für Lösungen zu einem Miteinander sorgen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.
Aus- und Weiterbildung.

Diversity. **Diversity-Management** geht über Chancengleichheit hinaus und nutzt die Vielfalt der Beschäftigten zum Vorteil aller Beteiligten, mit dem Ziel, **die ÖBB vielfältiger und somit produktiver sowie resilienter zu machen.** Die Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Vielfalt & Chancengleichheit erfolgt im Rahmen des Diversity-Managements entsprechend den **Zielen, die in der Diversity-Charta 2026 festgelegt sind.**

Digital Leadershipprogramm mit Female Founders

Als dreimonatiges Programm verbindet „Lead F“ zwei wichtige Elemente, die **erfolgreiches und zukunftsfähiges Leadership ausmachen: Innovation und Entrepreneurial Mindset**. Gemeinsam mit Vertreterinnen von UNIQA, RBI, BDO und OMV durchlaufen zwei Teilnehmerinnen der ÖBB das Leadershipprogramm.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

Neue Genderguidelines

Die Diversity-Beauftragte des ÖBB-Konzerns und die ÖBB Konzernkommunikation haben neue Richtlinien für die Formulierung von Texten der Personalkommunikation und den zur Veröffentlichung bestimmten Texten der ÖBB erarbeitet. Durch die **Einführung des Genderdoppelpunkts**, der neuesten Form der gendersensiblen Schreibweise, **wird inklusives Schreiben noch weiter erleichtert**, um so alle Menschen, die bei den ÖBB arbeiten und mit ihnen reisen, miteinzubeziehen. Neu ist auch die Umstellung der IT-Systeme im Bereich HR: Bei Bewerbungen über die Seite **karriere.at** können **nicht mehr nur männlich / weiblich, sondern auch divers oder inter** angegeben werden, um alle Menschen, die bei den ÖBB arbeiten oder mit ihnen reisen, anzusprechen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

Gesundheitskampagne „Frauen- und Männergesundheit“

Das Jahr 2021 steht im ÖBB-Konzern ganz im Zeichen von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zum Thema „Gesundheit“ sowie einer differenzierten Betrachtung dazu relevanter Themenbereiche wie Gendermedizin: **Frauen und Männer können unterschiedliche Krankheitsverläufe aufweisen**, sind für bestimmte Krankheiten anders anfällig und benötigen eine andere Medikamentendosierung, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Diese Unterschiede wurden im Zuge unserer Gesundheitskampagne (mit Onlineevents, Podcasts, Webinaren und sichtbaren Aktionen – „No Shave Movember & Red Lips November“ – sowie in Kooperation mit der Krebshilfe, der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) und Wellcon detaillierter behandelt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Gesundheit / Safety / Security.

Women in Rail

Nach drei Jahren intensiver Vorbereitungszeit konnte 2021 schließlich die Women-in-Rail-Vereinbarung unterzeichnet werden. Dieses bindende **Abkommen wurde von 80 Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen und den europäischen Gewerkschaften** unterzeichnet und soll **gezielt zur Förderung von Frauen im Eisenbahnsektor beitragen.** Die 80 Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen haben neun Vertreter:innen nominiert, die in der Verhandlungsdelegation Platz nehmen durften. Unter anderem waren hier DB, SNCF, FSI, PKP sowie die ÖBB vertreten. Claudia Kürzl (ÖBB-Holding) war auch Sprecherin der Drafting Group für die Arbeitgeber:innenseite.

Neben der Datenaufbereitung (die letzten beiden Women-in-Rail-Reports wurden von der ÖBB-Holding AG / Gleichstellungs- / Diversity-Management federführend erstellt) hat die ÖBB auch den symbolischen Startschuss für den Verhandlungsstart am 28.Oktober 2019 gesetzt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

Bahnindustrie-Award 2021

Die 2020 erfolgreich gestartete Initiative „Agenda Bahnindustrie Frauen" – das erste österreichweite Netzwerk für Fachexpertinnen in der Bahn- und Mobilitätsbranche, hat 2021 zum ersten Mal den „Bahnindustrie Award" für innovative Projekte vergeben. **Die ÖBB konnten dabei unter einer Vielzahl an Einreichungen gleich drei Mal überzeugen.** In der Kategorie „Einzelpreis" erreichten zwei Projektteams den heiß begehrten ersten Platz: das Team um Vera-Valerie Capek-Krautgartner von der Rail Cargo Group mit dem Projekt „Digitale Automatische Kupplung" sowie das Projekt „Greenlight" angeführt von Michaela Haberler-Weber von der ÖBB-Infrastruktur AG.
In der Kategorie „Teams" schaffte das Projektteam der ÖBB-Technischen Services GmbH rund um Mirela Milovic den ausgezeichneten zweiten Platz.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

Förderung des interkulturellen Dialogs (Community-Building)

Die Auseinandersetzungen unter den Fahrgästen und mit dem Personal der ÖBB waren die Motivation das Pilotprojekt „Sicher & Respektvoll – Gemeinsam unterwegs" zu starten. Mit diesem Programm wurde versucht, verschiedene Communities zu kontaktieren, und das Ziel verfolgt, **Gatekeeper-Persönlichkeiten in den einzelnen Communities in persönlichen und inhaltlichen Austausch mit den Mitarbeiter:innen und Verantwortlichen der ÖBB VOR-Region zu bringen.** Stationen und Vereine, die besucht wurden: Flüchtlingsunterkunft (Wr. Neustadt), Arbeiter:innen- und Jugendkulturzentrum AJUK (Wr. Neustadt), Niger-Delta-Initiative Austria (Wien), Verein Džemat (St. Pölten), Beratungsstelle FAIR der Volkshilfe Wien (St. Pölten), Dachverband für serbische Vereine (Wien), Afghanischer Kulturverein AKIS (Wien), Arabische Community (Wien).

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

Sexuelle Orientierung

Im Rahmen des Pride-Monats finden bei den ÖBB jährlich verschiedene Aktionen und Veranstaltungen statt. 2021 haben die ÖBB dabei unter anderem wieder an der Regenbogenparade teilgenommen und erstmals am Wiener Hauptbahnhof zu einem „Nachbarschaftsaustausch" geladen. Gemeinsam mit Vertreter:innen von der Ersten Bank, L'Oreal, Wiener Städtischen und der BAWAG standen Netzwerken, Kennenlernen und geeignete Initiativen für Unternehmen im Mittelpunkt des Treffens.

Doch nicht nur im Juni, auch **über das ganze Jahr hinweg ist die ÖBB aktiv.** Dazu zählen das QBB – Regenbogennetzwerk „Brich" –, unternehmensübergreifender Austausch, Kooperation und Teilnahme am Diversity-Ball sowie die Einführung neuer Genderguidelines, um alle Menschen, die bei den ÖBB arbeiten oder mit ihnen reisen, miteinzubeziehen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.

12 Compliance / Transparenz, Datenschutz und Menschenrechte Seite 60

Vorschriften und Verfahren

Um Rahmenbedingungen zu schaffen, die alle Führungskräfte sowie Mitarbeiter:innen dazu anhalten, sich mit der Thematik „Compliance“ nachhaltig und gewissenhaft auseinanderzusetzen, verfasst Compliance **klare Richtlinien und Verhaltensleitfäden.** Da diese den **Code of Conduct und die damit verbundenen externen Rechtsvorschriften** den Mitarbeiter:innen detailliert erläutern und damit eine wichtige Orientierungshilfe darstellen, werden sie von Compliance laufend um Erkenntnisse aus der Beratungs- und Fallverfolgungspraxis aktualisiert.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Datenschutz, Compliance und Menschenrechte.

Persönliche Schulungen

Compliance beschreibt die Pflicht, **aktiv dafür Sorge zu tragen, dass alle Geschäfte im Einklang mit den geltenden Regeln und Vorgaben** stehen. So ist es eine der Kernaufgaben von Compliance, die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig zu den im Code of Conduct und in der Konzernrichtlinie 15 angesprochenen Themenbereichen zu sensibilisieren. Daher ist es besonders wichtig, allen Mitarbeiter:innen (einschließlich Lehrlingen) bewusst zu machen, in welchen konkreten Situationen im Arbeitsalltag ein Compliance-Risiko vorliegen kann. Deshalb bot Compliance im Zeitraum vom 1. November 2020 bis 31. Oktober 2021 umfassende **Präsenzschulungen und coronabedingte Videokonferenzschulungen** im ÖBB-Konzern an.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Datenschutz, Compliance und Menschenrechte.
Personalentwicklung / Aus- und Weiterbildung.

E-Learning

Ergänzend zu den laufend angebotenen persönlichen Schulungen stellt das von Compliance entwickelte **E-Learning „Compliance“** eine Maßnahme von wesentlicher Bedeutung dar, das die teilweise komplexe Materie der **Prävention von Wirtschaftskriminalität und Korruption** auch anhand von **Beispielen aus dem Berufsalltag** möglichst einfach und praxisnah erklärt. Dadurch wird eine rasche und flexible Vermittlung von Lerninhalten ebenso gewährleistet wie eine nachhaltige Sensibilisierung der erreichten Mitarbeiter:innen. Das E-Learning wird Mitarbeiter:innen zur Verfügung gestellt und ist unter anderem auch im Onboarding-Prozess etabliert.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Datenschutz, Compliance und Menschenrechte.
Personalentwicklung / Aus- und Weiterbildung.

Gefährdungsanalysen

Im Rahmen der Gefährdungsanalyse werden **Risiken,** wie beispielsweise **Korruption und wirtschaftskriminelle Handlungen, Wettbewerbs- und Kartellrechtsverstöße oder auch Interessenkonflikte,** anhand von Expert:innenbefragungen (Geschäftsleitung, Führungskräfte Ebene 1) **im Hinblick auf Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung** auf das Unternehmen erfasst. Compliance führte im Jahr 2021 Gefährdungsanalysen in unterschiedlichen Konzerngesellschaften durch.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Datenschutz, Compliance und Menschenrechte.

Neukonzipierung Datenschutzschulung

Für alle Neuaufnahmen (soweit es nicht dienstplangeregelte Mitarbeiter:innen betrifft) wurde ein **Datenschutz-E-Learning in das Onboarding-Curriculum aufgenommen,** das somit zeitnah zum Eintritt verpflichtend zu absolvieren ist.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Datenschutz, Compliance und Menschenrechte.
Personalentwicklung / Aus- und Weiterbildung.

Aktualisierung der Risikobewertung zum Datenschutz

Mit der Neuausrichtung der Risikobewertung zum Datenschutz wurde 2020 gestartet. Dabei lag der Fokus auf den Personen, deren Daten verwendet werden, und den für sie damit verbundenen Rechten und Freiheiten. Die Einrichtung des Systems wurde Ende 2021 abgeschlossen, **die Risikobewertungen in den Gesellschaften starten im ersten Quartal 2022.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Datenschutz, Compliance und Menschenrechte.

Risikoanalyse Menschenrechtverletzung

Basierend auf den Anforderungen diverser Standards, aktueller Entwicklungen im CSR-Bereich und auch auf Grundlage von hohen moralischen Ansprüchen gegenüber ÖBB Mitarbeiter:innen (z. B. der Implementierung von Maßnahmen im Zuge der Coronapandemie) wurde 2020 eine **Risikoanalyse mit speziellem Schwerpunkt auf Menschenrechte** bei den Beteiligungen der Rail Cargo Group durchgeführt. Das Ziel war eine Durchleuchtung der Konzernstruktur, **um Potenziale sowie Gefährdungen und deren Risiken zu ermitteln** und im Anschluss daran **entsprechende Maßnahmen abzuleiten.** Eine identifizierte Maßnahme zum Thema „Sensibilisierung und Training“ wurde 2021 bereits ausgerollt und wird in den nächsten Jahren weiterentwickelt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Datenschutz, Compliance und Menschenrechte.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

13 Soziale Verantwortung & Kooperationen Seite 64

Girls’ Day

Nach der Absage des Girls’ Day 2020 hatten im April 2021 wieder **17 Töchter von ÖBB-Mitarbeiter:innen und deren Freundinnen die Gelegenheit, sich über die Vielfalt an beruflichen Möglichkeiten in der ÖBB zu informieren**. In einer interaktiven Onlinesession wurden spannende Einblicke in die ÖBB und die verschiedensten Berufsbilder gegeben. Für das kommende Jahr ist wieder ein spannendes Vor-Ort-Programm geplant.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung & Kooperationen.

Licht ins Dunkel

Die ÖBB verbinden täglich eine Vielzahl an Menschen mit unterschiedlichen Schicksalen. Einige dieser Schicksale erzählen ganz besondere Geschichten und zeigen, dass oftmals dringend Hilfe benötigt wird. Die Partnerschaft mit „Licht ins Dunkel“ ist die CSR-Kampagne des ÖBB-Konzerns und zahlt auf allen Ebenen in die Unternehmensphilosophie ein. **Für die Aktion 2021 konnten 27.952 Euro an Spenden gesammelt werden**. Diese fließen in unterschiedliche „Licht ins Dunkel“-Projekte mit einem Fokus auf Mobilität und Kinder.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung & Kooperationen.

Green Marketing Award. 2022 geht der „Green Marketing Award“ erstmals an den Start. Als erster österreichischer **Werbepreis für nachhaltiges Marketing** zeichnet er Produkte und Dienstleistungen aus, die **konkrete positive Auswirkungen auf das Leben der Menschen und den Planeten haben**. In den drei Kategorien „**anders denken“, „achtsam sein“ und „echte Innovation schaffen“** sollen 2022 erstmals von einer Fachjury die besten Marketingkampagnen für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen prämiert werden.

Climate Impact Day

2021 waren die ÖBB zum ersten Mal beim Climate Impact Day dabei. Ziel der Veranstalter war es, an diesem Tag durch **konkrete und einfache Maßnahmen die Climate-Ranger der ÖBB** gemeinsam mit insgesamt 100.000 weiteren Climate-Rangern aus 140 Unternehmen **für umweltbewusstes Handeln zu sensibilisieren**. Zur Bewusstseinsbildung setzten die ÖBB dabei den ganzen Monat September auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Dabei wurden die Schwerpunktaktionen wie Klimatalks und Müllsammelaktionen zusätzlich mit der Klimaschutzkampagne #durchsageforfuture breit gestreut.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung & Kooperationen.

Spenden für Weisen-Unterstützungsverein und postbus.sozial

Mit einem ausgefüllten und abgeschickten Fragebogen zur Mitarbeiterbefragung 2021 konnten die ÖBB Mitarbeiter:innen zugleich „Gutes“ tun, denn **für jeden digital ausgefüllten MAB-Bogen spendete die ÖBB 2 Euro direkt an den ÖBB Waisen- und Unterstützungsverein** beziehungsweise **postbus.sozial**. Mit einer Rücklaufquote von fast 55 Prozent konnten daher über 43.000 Euro gespendet werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung & Kooperationen.

14 Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber Seite 66

JoboffenSIEve

Von März bis Juni 2021 wurde die Kampagne zur JoboffenSIEve mit der Kernbotschaft „DIE Technik ist weiblich“ gestartet. Ziele dabei waren die **Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität für Frauen und das Aufbrechen von alten Rollenbildern.** Damit soll langfristig der Frauenanteil im ÖBB-Konzern erhöht und der Fachkräftemangel vermieden werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

schau LEBEN – ÖBB-Lehrlinge

Um die technische ÖBB Lehrlingswelt auch unter Mädchen bekannter zu machen, wurden im März 2021 in kurzen Beiträgen **bei SchauTV die technischen Lehrberufe bei den ÖBB vorgestellt.** Es wurden weibliche ÖBB Lehrlinge interviewt, die Einblick in ihren Alltag als Lehrlinge bei den ÖBB und ihre Lehrberufe gaben.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Kommunikation des Ziels Frauenanteil erhöhen

„Unser Unternehmen hat es sich zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil zu erhöhen. Wir freuen uns daher besonders über Bewerbungen von Frauen.“ Dieses Ziel wird **seit 2021 bei allen Inseraten des ÖBB-Konzerns angeführt.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Frauenplätze in den Programmen der ÖBB akademie

Durch eine spezielle Förderung der Teilnahme von Frauen in Programmen aus den Bereichen Führung / Teamkoordination / Expertinnen und Spezialistinnen durch Diversity-Management sollen **Frauen in Führungspositionen bei den ÖBB aktiv gefördert werden.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Traineeprogramm NEU

Durch spezielle **Zusatzangebote zum Empowerment** sollen die Teilnehmerinnen des Trainee-Programms der ÖBB stärker unterstützt werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Coaching für Sie: (in Kooperation mit Diversity-Management)

Mit dieser individuellen **Förderung der Karriereentwicklung von Frauen** wollen die ÖBB einen besonderen Fokus auf den Bereich der Spezialistinnen und Expertinnen im ÖBB-Konzern setzen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Vielfalt & Chancengleichheit.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

Bildungskatalog und ÖBB akademie

2021 wurden spezifische Schulungsangebote im Bildungskatalog zum Thema „Diversity – Gender & Diversity für Führungskräfte sowie Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns“ angeboten. In der ÖBB akademie wurde im Rahmen von Entwicklungsprogrammen von **Führungskräften und Teamkoordinator:innen stärker auf das Thema „Diversität“ sensibilisiert. FK- und TK-Entwicklungsprogramme (ÖBB akademie):** Aufgreifen und Sensibilisieren für das Thema „Diversität“ im Rahmen der Entwicklungsprogramme.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.

17 Aus- und Weiterbildung Seite 76

Karriereprogramm infra:techrotation

2021 startete mit der „infra:techrotation“ ein maßgeschneidertes Programm, um **Young Professionals mit technischen Ausbildungen** (Uni / FH, HTL) **in der ÖBB-Infrastruktur AG mit einem „Onboarding“ von 12 Monaten zu unterstützen**. Im Laufe eines **einjährigen Rotationsprogrammes lernen die „infra:techrotees“** Schritt für Schritt die Arbeitswelt der INFRA kennen. Von Beginn an arbeiten die infra:techrotees in ihrer zukünftigen Zielposition. Zusätzlich rotieren sie für vier Monate in Partnerbereichen, in welchen sie die wichtigsten Schnittstellen für ihre zukünftige Tätigkeit kennenlernen. Somit knüpfen die neuen infra:trechrotees einerseits gleich wichtige Kontakte, andererseits erhalten sie zudem Einblicke und ein Verständnis für die Arbeitswelt ihrer Kolleg:innen aus anderen Bereichen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.
Aus- und Weiterbildung.

Digital Economy

Innovation und Digitalisierung spielen im ÖBB-Konzern schon längst eine wesentliche Rolle. Um diesem Anspruch auch in der Praxis gerecht zu werden, braucht es die besten Köpfe aus allen Fachbereichen. Dafür **investieren die ÖBB heute schon in die Expert:innen von morgen und kooperieren mit der Wirtschaftsuniversität** Wien im Rahmen des Masterprogramms „Digital Economy“. Zwischen den beiden Partner:innen wurde eine intensive Zusammenarbeit in Form von **gemeinsamen Forschungs- und Studierendenprojekten rund um eisenbahnspezifische Fragestellungen** vereinbart. Darüber hinaus erfolgt die Schaffung von zwei interdisziplinär besetzten Doktorandenstellen für „Digital Transformation“ am „Institut for Data, Process and Knowledge Management“. Gemeinsames Ziel ist es, durch Forschung, praxisorientierter Arbeit und Vernetzung der Wissensträger:innen beider Institutionen neue Erkenntnisse zum Thema „Digitalisierung und Innovation“ zu gewinnen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation & Technologie.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.
Aus- und Weiterbildung.

Seminar Bahnökologie

Um den Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG ein Weiterbildungsangebot zum umfangreichen Themenfeld „Nachhaltigkeit“ zu bieten, wurde bereits im Jahr 2010 ein internes Seminar unter dem Titel „Bahnökologie“ geschaffen. **Das dreitägige Seminar stellt die Themen „Ökologie“, „Umweltschutz“, „Klimaschutz“, „Naturschutz“ und „Nachhaltige Entwicklung“ in den Bahnkontext.** Im Rahmen eines Freilandtages wird gemeinsam aktive Naturschutzarbeit auf Bahngrund geleistet. Das Seminar wurde im Jahr 2014 von der österreichischen UNESCO-Kommission als UN-Dekadenprojekt in der Dekade für Bildung für nachhaltige Entwicklung 2005 bis 2014 ausgezeichnet. Mit dem Jahr 2021 haben insgesamt 226 Mitarbeiter:innen aus verschiedensten Organisationseinheiten der ÖBB-Infrastruktur AG teilgenommen und dem Seminar eine Gesamtdurchschnittsbewertung von 1,4 nach dem Schulnotensystem gegeben.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden.
Soziale Verantwortung & Kooperationen.
Aus- und Weiterbildung.

Frauen im Fokus. Weibliche Arbeitskräfte spielen in der Zukunftsstrategie des Unternehmens eine besonders wichtige Rolle. Ihr Anteil an der Belegschaft soll weiter steigen – von derzeit 13,5 Prozent auf 17 Prozent bis 2026. Deshalb liegt auch ein Schwerpunkt der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen auf der Frauenförderung. Dass die Richtung stimmt, zeigt sich etwa daran, dass bei den **Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie der Frauenanteil 2021 bei 22 Prozent lag, bei den Lehrgängen selbst betrug dieser 34 Prozent.**

Next Level Lehre

Im Herbst 2021 startete die neue Lehrlingskampagne der ÖBB. Mit „Next Level Lehre“ wollen die ÖBB **noch mehr Jugendliche für die Bahn begeistern und sie für eine Lehre gewinnen,** denn wer bei den ÖBB eine Lehre macht, bekommt eine Topausbildung. Mit einem neuen und zeitgemäßen Lehrlingsrecruiting sollen die besten Köpfe erreicht werden. Schwerpunkt bildet dabei die Onlinekampagne, hier wurden Videos und eigene Formate für Social Media-Kanäle wie Facebook, Instagram, Snapchat und Tik Tok kreiert. Zusätzlich wurde der Bewerbungsprozess digitalisiert.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Aus- und Weiterbildung.

Energieführerschein

Weil Nachhaltigkeit für die ÖBB und für immer mehr junge Menschen ein wesentlicher Aspekt ist, hat die **Rail Cargo Group in ihrer Lehrlingsausbildung den „Energieführerschein“ als fixen Bestandteil integriert**. Bereits mehr als 50 Lehrlinge absolvierten den mit dem Österreichischen Klimaschutzpreis ausgezeichneten Energieführerschein. Das Ausbildungsnetzwerk erhielt bereits zahlreiche – auch internationale – Preise.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Aus- und Weiterbildung.

Bewusstseinsbildung

Nachhaltiges Lernen bedeutet auch Bewusstseinseinbildung für das Thema. So werden die Lehrlinge in Kooperation mit dem World Wide Fund For Nature (WWF) in Seminaren für den Klimaschutz sensibilisiert. **Gemeinsam mit den Abfallwirtschafts- und Umwelttechnikreferent:innen der ÖBB-Infrastruktur erfolgen Abfallwirtschaftsschulungen.** Aber auch die Nützlingshäuser werden den Lehrlingen im Kontext mit den Schienenbienen nähergebracht.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden.
Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber.
Aus- und Weiterbildung.

Vertrauen ist alles – Führen im Doppelpack

TOPSHARING. Für viele Frauen stellt sich irgendwann die Frage: Kind oder Karriere? Warum aber nicht: Kind und Karriere? Möglich macht das „TopSharing" – ein Arbeitszeitmodell, bei dem sich zwei Personen eine Führungsposition teilen.

Für viele Frauen stellt sich irgendwann die Frage: Kind oder Karriere? Der Vorteil für das Unternehmen: Die Kombination unterschiedlicher Erfahrungen, Fähigkeiten und Ressourcen führt zu besseren Ergebnissen. Der Vorteil für die Manager:innen: mehr Flexibilität und Vereinbarkeit von Familie und Karriere. Im Interview erzählen die beiden TopSharing-Pionierinnen Daniela Lehenbauer und Anna Wolowski aus der RCG-Abteilung Marketing & Communications von ihren Erfahrungen.

Wie hat es sich ergeben, dass ihr dieses Arbeitszeitmodell bei der ÖBB umsetzen konntet?

ANNA: Ich war schon einige Jahre im Marketingteam und sozusagen Expertin für alles, was mit Grafik- und Videoproduktionen für unsere Mediakanäle zu tun hat. Daniela kam dann letztes Jahr auf mich zu und hat mich gefragt, ob ich mir vorstellen könnte, mit ihr im „TopSharing"-Modell zusammenzuarbeiten. Ich hatte natürlich großen Respekt vor der neuen Rolle. Aber durch die astreine Übergabe von Daniela und die große Unterstützung innerhalb der RCG, vor allem von den VDs, dem Management und unserem Team, hat alles super geklappt.

DANIELA: Ich wusste, dass ich nach dem Mutterschutz sofort wieder einsteigen wollte – und hatte da jemanden mit großem Potenzial in meinem Team, der für mein Vorhaben die beste Partnerin war. Also habe ich Anna gefragt. Mir ist das Thema interne Führungskräfteentwicklung generell sehr wichtig und ich finde, man sollte als Managerin eines Teams immer schauen, wie man die Stärken der Mitarbeiter:innen fördern kann, das Beste aus ihnen herausholt. Was Anna angeht: Ich finde, sie ist in den letzten Monaten wahnsinnig gewachsen und es ist schön, das zu sehen.

Beim klassischen TopSharing-Modell arbeiten beide jeweils 20 Stunden. Wie habt ihr euch das aufgeteilt?

ANNA: Bei uns sieht es etwas anders aus. Für vier Monate, als Daniela im Mutterschutz war, habe ich in Vollzeit übernommen. Seit Jänner ist sie geringfügig zurück und wir teilen uns einige Aufgaben. Da ich den größten Anteil der Stunden mache, übernehme ich das Daily Business sowie die meisten Meetings mit den Fachbereichen und dem Vorstand.

TOPSHARING-PIONIERINNEN. Daniela Lehenbauer und

Ab September ist Daniela dann wieder für 30 Stunden zurück und dann sehen wir weiter. Ein Maß an Flexibilität ist hier also schon wichtig.

DANIELA: Wir haben uns das inhaltlich vorab genau angesehen und überlegt: Welche Arbeitspakete gibt es in welchem Umfang und wie können wir diese so aufteilen, dass sie unseren Talenten und unserem Know-how entsprechen? Wir kannten uns ja vorher schon und mir war klar, dass Anna für alle kreativen Themen perfekt ist. Ich übernehme eher Strategie und Planung, mache also zum Beispiel weiterhin den Mediaplan oder führe die Mitarbeiter:innengespräche. Wir ergänzen einander sehr gut in Bezug auf unsere Expertise sowie in Hinblick auf persönliche Eigenschaften.

Wie hat das Umfeld beziehungsweise eure Vorgesetzen auf den Vorschlag reagiert?

DANIELA: Sehr positiv und offen, wofür ich wirklich dankbar bin. Mir war klar, dass das mit Anna gut funktionieren würde. Aber es braucht auch das entsprechende Umfeld, die Unterstützung auch der anderen Stäbe und vom Vorstand, da-

»Das Modell lässt sich grundsätzlich auch in anderen Jobs gut umsetzen – vorausgesetzt, die Vertrauensebene stimmt.«

DANIELA LEHENBAUER, MARKETING & COMMUNICATIONS, RCG

Anna Wolowski aus RCG Marketing & Communications

mit wir das umsetzen konnten. Denn natürlich bedeutet TopSharing für gewisse Kolleg:innen auch einen Aufwand, man muss sich ja immerhin auf eine weitere Person einstellen.

ANNA: Man muss da sehr klar kommunizieren, wer von uns beiden für welche Themen zuständig ist. Schließlich sind wir ja auch eine große Serviceeinrichtung für viele Bereiche im Konzern. Da ist es wichtig, die Leistungs- und Qualitätsstandards zu halten.

Und wie hat es das Team aufgenommen?

DANIELA: Gäbe es dieses Modell nicht, hätten sich alle an eine neue Führungskraft gewöhnen müssen. Ich denke, unser Team war froh, weil sie Anna kennen und schätzen und sich dadurch im Team wenig geändert hat. Dieses Vertrauen und die Unterstützung erleichtern uns die tägliche Arbeit.

ANNA: Das Team ist einfach großartig, alle haben von Anfang an mitgemacht. Wir arbeiten auf Augenhöhe zusammen, geben aufeinander acht, denken mit und geben uns konstruktives Feedback. So ergänzen wir einander. Deswegen an dieser Stelle ein großes Dankeschön an alle, dass sie dieses Modell so mittragen. Aber auch von anderen Abteilungen war das Feedback sehr positiv, viele haben proaktiv Hilfe angeboten. Viele Kolleg:innen finden das Arbeitsmodell spannend und wollen mehr darüber wissen.

Ihr leistet gewissermaßen Pionierarbeit auf dem Gebiet des TopSharings innerhalb der ÖBB. Was sind eure wichtigsten Erkenntnisse bisher?

ANNA: Generell ist unser Ansatz, wenig hierarchisch zu führen und kollaborativ im Newsroom-Prinzip zusammenzuarbeiten. Wir empowern jede und jeden, Expertin oder Experte für ihr oder sein jeweiliges Arbeitsgebiet zu sein. Dieser Zugang erleichtert die Zusammenarbeit und auch das TopSharing grundsätzlich.

DANIELA: Das sehe ich auch so. Marketing hat viele Facetten, da braucht es für die unterschiedlichen Themen auch unterschiedliches Know-how im Team. Wir verlassen uns auf das Expert:innenwissen von allen. Das ist generell ganz entscheidend beim TopSharing: Das Vertrauen in die Expertise der anderen Person, aber auch das persönliche Vertrauen zueinander. Und absolute Transparenz. Keine von uns darf Informationen zurückhalten. Wenn ich etwas bespreche, das mit unserer Abteilung zu tun hat, muss Anna das natürlich wissen. Sonst können wir unseren Job nicht machen.

Kann das Modell auch in anderen Arbeitsbereichen funktionieren?

DANIELA: Ich denke, das Modell lässt sich grundsätzlich auch in anderen Jobs gut umsetzen – vorausgesetzt die Vertrauensebene stimmt. Sonst funktioniert es nicht. Und Sympathie hilft. (lacht)

ANNA: Vor Corona hat auch keiner geglaubt, dass man gewisse Jobs auch vom Homeoffice aus sehr gut machen kann. Manchmal muss man Dinge einfach ausprobieren. Wir lernen laufend dazu. Führungsaufgaben kann man gut teilen – wenn alle mitmachen.

Was wünscht ihr euch für die Zukunft?

DANIELA: Aus meiner Sicht ist der einzige Nachteil, dass das Modell in den internen Systemen nicht adäquat abgebildet werden kann. Ich würde mir wünschen, dass an standardisierten und flexiblen Arbeitszeitmodellen gearbeitet wird. Ich bin davon überzeugt, dass wir Mitarbeiter:innen dadurch wesentlich fördern können und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf dann auch viel einfacher wird. Denn aktuell ist die Karenz meist noch ein Karriereknick – hauptsächlich für die Frauen – und natürlich auch ein finanzieller Aufwand für das Unternehmen in puncto Nachbesetzung, Informationsverlust etc. Ich bin aber davon überzeugt, dass das auch so kommen wird.

»Führungsaufgaben kann man gut teilen – wenn alle mitmachen.«

ANNA WOLOWSKI, MARKETING & COMMUNICATIONS, RCG

ANNA: Ich merke an den Reaktionen und Fragen aus unserem Arbeitsumfeld, dass das Interesse groß ist und es Bedarf nach genau solchen Modellen gibt. Wir wissen und sind auch sehr dankbar, dass sich unsere Kolleg:innen aus den diversen HR-Abteilungen des Konzerns bereits diesem Thema angenommen haben. Es wird also schon daran gearbeitet, dass TopSharing oder ähnlich flexible Arbeitszeitmodelle irgendwann gang und gäbe sind. Schließlich machen sie die ÖBB auch als Arbeitgeber attraktiver. <

Die Renaissance des Nachtzugs

AUSBAU DES NACHTZUG-NETZES. Die Wiederaufnahme der Nightjet-Verbindung Wien – Paris 2021 steht symbolisch für die Zukunft des nachhaltigen Reisens in Europa. Für den weiteren Ausbau des Nachtzugnetzes braucht es starke Partner – und faire Rahmenbedingungen.

Die UN-Klimaschutzkonferenz 2015 in Paris hat einiges ins Rollen gebracht. Auch bei den ÖBB: 2016, als viele nicht mehr an das Geschäftsmodell glaubten, kauften sie das Nachtzugbusiness der Deutschen Bahn. Seitdem ist viel passiert. Heute sind die ÖBB Europas größter Anbieter von Nachtreisezügen mit 20 eigenen Nightjet-Linien. Neun weitere Nachtzuglinien werden in Kooperation mit Partnerbahnen unter der Marke EuroNight betrieben. „Es freut mich, dass wir mittlerweile von vielen Seiten als internationaler Wegbereiter der Nachtzug-Renaissance gesehen werden“, sagt Karin Fest, die bei den ÖBB mit ihrem Team für die Internationalisierung des Personenverkehrs sowie das Produktmanagement und den Netzausbau des Nightjets verantwortlich ist. Die Übernahme des deutschen Nachtzuggeschäfts war also im doppelten Sinne eine nachhaltige Entscheidung: Zum einen was die Zahlen anbelangt, zum anderen ebenso für den Umweltschutz.

Nightjet als klimafreundliche Alternative

Die Nachfrage nach umweltfreundlicher Mobilität steigt. Vor der Pandemie waren über 1,5 Millionen Reisende mit dem Nightjet und Euronight unterwegs. Vielen Menschen ist Klimaschutz ein Anliegen, sie möchten aber auf das Reisen nicht verzichten. „Mit dem Nightjet haben wir den Nerv der Zeit getroffen. Aus Kund.innenbefragungen wissen wir, dass der Klimaschutz – quer über alle Zielgruppen hinweg – neben Qualität und günstigen Reisezeiten ein wesentliches Argument dafür ist, den Nachtzug statt des Flugzeugs zu nehmen“, so Karin Fest. Aber auch viele Organisationen und Politiker:innen in ganz Europa fordern ein stärkeres Nachtzugnetz für Europa. Für Karin Fest ist daher aus zwei Gründen klar, dass die Bahn das zentrale Verkehrsmittel der Zukunft im öffentlichen Verkehr ist: „Erstens aus Klimaschutzgründen. Und zweitens ist es einfach bequem, mit der Bahn zu reisen und die Zeit qualitativ zu nutzen.“

Die Zahlen machen deutlich: Der Nightjet ist die klimafreundliche Alternative zu Kurz- und Mittelstreckenflügen in Europa. Die Bahn ist 50-mal klimafreundlicher als das Flugzeug und 30-mal klimafreundlicher als das Auto. Und das ganz stressfrei, ohne lange Wartezeiten am Flughafen, ohne Stau, ganz entspannt über Nacht direkt ins Zentrum vieler europäischer Metropolen. Von Wien bis Hamburg, von Amsterdam bis Budapest.

WIEN – PARIS. Der erste Nightjet auf der neuen Linie

Wien – Paris: Verbindung mit Symbolwert

Nachdem in den letzten Jahren vor allem Süd- und Mitteleuropa mit den Nightjets erschlossen wurden, lag der Fokus zuletzt auf Westeuropa. Nach Brüssel (2020) und Amsterdam (Mai 2021) folgte schließlich im Dezember 2021 die Wiederaufnahme der Nighjet-Verbindung Wien – Paris. Der Direktzug nach Paris lässt auch ein Stück Bahngeschichte wiederaufleben: Es war der legendäre Orient-Express, der 1883 das erste Mal von Paris nach Wien fuhr und bis 2007 auf dieser Verbindung unterwegs war.

Es ist aber auch ein Meilenstein vor dem Hintergrund des Pariser Klimaabkommens: Klimaschutzministerin Leonore Gewessler war bei der Premierenfahrt ebenso anwesend wie der französische Verkehrsminister Jean-Baptiste Djebbari, der extra angereist war und mit dem Nightjet zurück nach Paris fuhr.

Für den weiteren Ausbau des Nachtzugnetzes braucht es Partner über die österreichischen Grenzen hinaus.

nach Paris – auf dem Weg in die Stadt der Liebe- Mitte Dezember 2021 kurz vor seiner Abfahrt

„Das macht aus meiner Sicht deutlich, welchen Symbolwert die Renaissance der Verbindung Wien – Paris insgesamt für das Nachtzuggeschäft hat“, betont Karin Fest.

Starke Partner für noch mehr Nachtzugverbindungen

Für den weiteren Ausbau des Nachtzugnetzes braucht es aber Partner über die österreichischen Grenzen hinaus. Aktuell arbeiten die Bahnen Europas in vielen Bereichen mit unterschiedlichen Systemen und technischen Standards: So gibt zum Beispiel vier verschiedene Bahnstrom- und 15 unterschiedliche Systeme für die Leit- und Sicherungstechnik. Das ist auch der Grund, warum bei der Verbindung von Wien nach Brüssel an der belgisch-deutschen Grenze jedes Mal die Lok gewechselt werden muss.

Die im Dezember 2020 gemeinsam von den vier europäischen Bahnen ÖBB, DB, SNCF und SBB unterzeichnete Absichtserklärung setzte ein starkes Signal zur Stärkung des Bahn-Nachtverkehrs in Europa. „Durch die Zusammenarbeit der Bahnen in Österreich, Deutschland, Frankreich und der Schweiz können wir das Nightjet-Netz deutlich erweitern und noch mehr klimafreundliche Mobilität in Europa anbieten – denn wir werden unser Netz auch weiterhin kräftig ausbauen“, sagt Karin Fest. Konkret in Planung ist der Kapazitätsausbau Zürich – Hamburg / Berlin ab Dezember 2023. Ab 2024 soll es tägliche Verbindungen zwischen Wien und Paris, Wien und Brüssel sowie Berlin und Paris und Berlin und Brüssel geben. Außerdem wird aktuell an der Verbindung Zürich – Barcelona gearbeitet. Die Fahrgastzahlen sollen bis 2026 verdoppelt werden und entsprechend dem Kapazitätsausbau wachsen.

ÖBB Nightjet

Im Jahr vor der Pandemie waren über **1,5 Millionen Reisende mit dem Nightjet und Euronight** unterwegs.

Zu den beliebtesten Strecken zählen **Wien – Hamburg, Zürich – Hamburg, Wien – Zürich.**

2020 / 2021 wurden drei neue Verbindungen aufgenommen: **Brüssel, Amsterdam und Paris.**

Bis 2026 sollen die **Fahrgastzahlen verdoppelt** werden.

Aktuell gibt es **20 Nightjet-Linien in Europa,** bis 2024 sollen es 26 sein.

Innovationen für den Nachtverkehr

Neben dem Ausbau des Angebots investieren die ÖBB laufend in Qualität und Komfort ihrer Nachtreisezüge:

33 neue Nightjets sind aktuell in Produktion und werden ab 2023 / 2024 das Rückgrat des Nachtverkehrs bilden.

Insgesamt fließen **790 Millionen Euro** in die Modernisierung und in neue Nachtzug-Garnituren.

Hochmodernes Design und **deutlich mehr Komfort,** vor allem für Alleinreisende: Mini-Cabins bieten noch mehr Privatsphäre.

Alle neuen Nightjets haben **zwei Schlafwagen** – jedes Abteil mit privatem WC und Dusche.

Mehr **Privatsphäre und Individualität:** Die Gestaltung der neuen Nachtreisezüge richtet sich nach den Bedürfnissen und Wünschen der Fahrgäste.

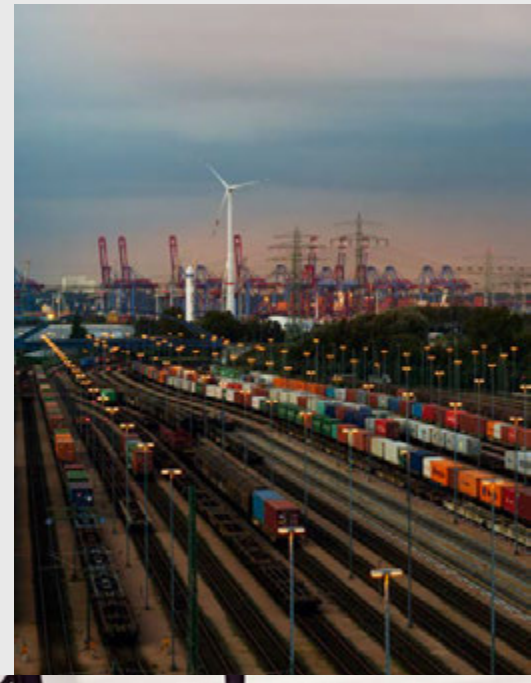
Faire Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität

Ambitionierte Ziele, für die es neben starken Partnern auch faire politische Rahmenbedingungen braucht. Denn diese sind für die Bahn im Vergleich zu Flugzeug und Auto keineswegs günstig: Konkret geht es hier etwa um eine Mehrwertsteuerbefreiung für Bahntickets im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Derzeit sind diese in sieben europäischen Staaten mit unterschiedlichen Steuersätzen besteuert, während grenzüberschreitende Flugtickets von der Mehrwertsteuer befreit sind. Ebenso wünschenswert ist eine einheitliche, reduzierte Schienenmaut für Nachtzüge in der EU sowie die Erleichterung von grenzüberschreitenden Public-Service-Obligations-Leistungen in Europa.

„Der Verkehr ist für fast 30 Prozent der gesamten CO_2-Emissionen der EU verantwortlich. Den Löwenanteil davon, nämlich 72 Prozent, verursacht der Straßenverkehr. Da wird schnell klar, dass hier im Sinne des Klimaschutzes eine große Änderung bevorstehen muss“, so Karin Fest.

Mit dem konsequenten Ausbau des Nachtzugnetzes, starken Partnern und Investitionen in moderne Züge (siehe Infobox) sind die ÖBB jedenfalls bereit für die Reise in eine nachhaltigere Zukunft. <

Europa verbinden



EUROPE'S RAIL JOINT UNDERTAKING. Europas Bahnen sollen bis 2030 noch leistungs- und wettbewerbsfähiger werden, um damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Gelingen soll dies durch ein neues Forschungs- und Innovationsprogramm.

Der Verkehrssektor ist für fast 30 Prozent der gesamten CO_2-Emissionen der EU verantwortlich. Den größten Teil davon verursacht der Straßenverkehr: Pkw, Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen und Busse erzeugen über 70 Prozent aller auf den Verkehr zurückzuführenden Emissionen von Treibhausgasen. Da wird schnell klar, dass hier im Sinne des Klimaschutzes eine große Änderung bevorstehen muss. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und die europäischen und nationalen Klimaziele sind damit eine enorme Chance für die europäischen Bahnen und ein wesentlicher Hebel für mehr Nachhaltigkeit im Mobilitätssektor.

Das europäische Bahnsystem: historisch gewachsen

Doch dazu braucht es gemeinsame Anstrengungen. In Europa gibt es aktuell viele historisch gewachsene, nationale Bahnsysteme. Ein effizienter, grenzüberschreitender Bahnverkehr und somit ein Ausbau der Bahn ist aber nur dann möglich, wenn die unterschiedlichen Standards vereinheitlicht werden.

Das betrifft sowohl den Betrieb und die Infrastruktur als auch die Technik und gilt für den Güterverkehr ebenso wie für den Personenverkehr. In den letzten beiden Dekaden hat sich technologisch einiges getan – was grundsätzlich positiv ist, die bestehenden Schwächen aber zusätzlich verstärkt. Das System ist fragmentiert, oft nicht interoperabel.

Kurz gesagt: Im europäischen Eisenbahnsektor gibt es einen dringenden Bedarf an Zusammenarbeit, um die nötige Transformation anzugehen und zu sichern. Es braucht neue Technologien ebenso wie einheitliche Systeme und Standards.

Standardisierte Technologie, einheitlicher Betrieb

Mit Ende 2021 startete ein Forschungs- und Innovationsprogramm, das sich genau dies zum Ziel setzt: Europe's Rail Joint Undertaking (ER JU) ist eine Partnerschaft, die die Rolle der Eisenbahn im Einklang mit dem europäischen Green Deal massiv stärken möchte. Auch auf nationaler Ebene, für die Umsetzung des österreichischen Mobilitätsmasterplans, ist die europäische Kooperation in Europe's Rail Joint Undertaking ein wichtiges Instrument. „Gerade im Hinblick auf die Herausforderungen rund um den Klimaschutz und die notwendige Verkehrsverlagerung auf die Schiene besteht der dringende Bedarf, die Leistungsfähigkeit des Systems Bahn zu erhöhen. Gelingen kann uns das durch den smarten Einsatz von Technologien", so Bertram Ludwig, der die ÖBB Beteiligung am ER JU koordiniert.

Insgesamt 25 Bahngesellschaften, Partner aus Industrie und wissenschaftliche Institutionen ziehen dabei an einem Strang und investieren insgesamt 1,2 Milliarden Euro in die Zukunft des europäischen Bahnsystems. Rund die Hälfte des Budgets wird durch die Europäische Union kofinanziert.

INNOVATIV. Den Betrieb weiter optimieren beispiels-

25 Bahngesellschaften, Partner aus Industrie und Wissenschaft ziehen an einem Strang, um die Transformation anzugehen.

weise mit der Digitalen Automatischen Kupplung

Technologie mitgestalten

Die ÖBB sind in Österreich neben der Voestalpine Railway Gründungsmitglieder des Programms. „Europe's Rail Joint Undertaking" bietet uns die Chance, technologische Schwerpunkte des Systems Bahn in Europa mitzugestalten. „Damit können wir produktiver werden, unsere Kapazität und Qualität steigern und die Bahn somit wettbewerbsfähiger gegenüber anderen Verkehrsträgern machen", sagt Mark Topal-Gökceli, Leiter Systemtechnik & Konzernproduktion in der ÖBB-Holding. Aber auch Bedarfs- und Umsetzungsorientierung bei der Entwicklung von Technologien und ein einheitlicher Betriebsprozess stehen für die ÖBB klar im Vordergrund. „Wir erwarten uns von dem Programm konkrete technologische Entwicklungen, die in Demonstrationsprojekten umgesetzt werden und möglichst bald marktfähig sind", erklärt Mark Topal-Gökceli.

Keine einfache Aufgabe, und so kommen auch auf die Techniker:innen, Betriebsmanager:innen und Projektmanager:innen der ÖBB große Herausforderungen zu. Zentrale Projekte der ÖBB Beteiligung sind die Weiterentwicklung der digitalen automatischen Kupplung (DAK), Innovationen im Bereich der Regionalbahnen, die Stärkung der grenzüberschreitenden Güterverkehre sowie weitere Automatisierungsschritte in der Betriebsführung (ATO).

Schlüsselelement Digitale Automatische Kupplung

Will man das Schienenverkehrssystem in Europa effizienter und moderner gestalten und im Wettbewerb mit kostengünstigen Lkw bestehen, ist sie entscheidend: die „Digitale Automatische Kupplung" (DAK). Mit ihr lassen sich Kapazität, Produktivität und Qualität im Güterverkehr steigern. Derzeit müssen Güterwaggons noch per Hand aneinandergekuppelt und kontrolliert werden. In Zukunft sollen die Wagen mit einer Digitalen Automatischen Kupplung miteinander verbunden werden – also einer Kupplung mit einer Luft-, Strom- und Datenleitung. Das bedeutet, dass im Vergleich zur reinen Schraubenkupplung der Kupplungsvorgang nicht mehr händisch, sondern weitgehend automatisiert erledigt wird. Außerdem ist damit eine durchgängige Strom- und Datenverbindung am Wagen sichergestellt. Es reicht aber nicht aus, wenn einzelne Länder auf diese Innovation setzen. „Die Zusammenarbeit des gesamten Sektors ist unverzichtbar. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist es entscheidend, dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter in ganz Europa gleichzeitig und koordiniert auf das neue System umsteigen", erklärt Constanze Bannholzer, Programmleitung Digitale Automatische Kupplung, ÖBB-Holding.

Mit ersten Tests wurde bereits begonnen. Im Frühjahr 2022 fährt ein „DAK-Demonstratorzug" durch Österreich, Deutschland und die Schweiz, um vor Ort betriebliche Probeläufe mit dem neuen DAK-Kupplungsdesign durchzuführen. Bis zur Serienreife ist es allerdings noch ein langer Weg. „Wir sind aber zuversichtlich, dass es gelingen wird. Nicht zuletzt deshalb, weil die DAK als Grundlage für die digitale Transformation auch zu einem zentralen Hebel in den Klimaschutzbestrebungen Europas geworden ist", so Mark Topal-Gökceli. <

»Es ist unsere Chance, technologische Schwerpunkte des Systems Bahn in Europa mitzugestalten.«

MARK TOPAL-GÖKCELI, LEITER SYSTEMTECHNIK & KONZERNPRODUKTION, ÖBB-HOLDING

Die Zukunft der Bahn

Europe's Rail Joint Undertaking im Überblick

Laufzeit 2022 bis 2028 / 2031

Gesamtbudget: 1,2 Milliarden Euro; 50 Prozent des Gesamtbudgets werden von der EU bereitgestellt, die anderen 50 Prozent durch Eigenleistungen der 25 Partner; Beteiligung der ÖBB an den Gesamtprojektkosten: rund 53 Millionen Euro

Zehn Partnerbahnen: ÖBB, ADIF (Spanien), CD České dráhy, a.s. (Tschechien), Deutsche Bahn, Group FSI (Italien), NO Rail Directorate (Norwegen), PKP (Polen), ProRail and NS (Niederlande), SNCF (Frankreich), Trafikverket (Schweden)

13 Industriepartner: Alstom, Angelrail, AZD, CAF, eSGR JV, Faiveley (Wabtec), Hitachi Rail STS, Indra + Talgo, Knorr Bremse, Siemens, Strukton, Thales GTS, Voestalpine

Zwei wissenschaftliche Partner: CEIT Research Center (Spanien), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (Deutschland)

Fokusthemen und größtes Investment der ÖBB in den Bereichen „Digitale Automatische Kupplung" (DAK), Wirtschaftlichkeit der Regionalbahnen, „Automatic Train Operation" (ATO)

Vermeiden, verlagern, verbessern

ROLLENDE LANDSTRASSE. 2021 konnten die Ergebnis-

MOBILITÄTSMASTERPLAN 2030. Der Mobilitätsmasterplan 2030 zeichnet den Weg, wie der heimische Verkehrssektor bis 2040 klimaneutral wird. Erreicht werden soll das Ziel über drei Schienen und die ÖBB spielen nicht nur deswegen eine entscheidende Rolle dabei.

Ein Verkehr ohne CO_2 ist ein sehr ambitioniertes Ziel oder „ein Jahrhundertprojekt", als das es der Leiter der Abteilung Mobilitätswende im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Hans-Jürgen Salmhofer, tituliert. Denn um Klimaneutralität 2040 im Verkehrssektor zu erreichen, müssen die Emissionen von heute (Stand 2019) circa 24 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente bis 2040 auf nahezu null reduziert werden.

Gelingen soll das mit dem Mobilitätsmasterplan 2030, der dafür ein sogenanntes Backcasting-Modell nutzt. Dabei wird auf Basis des gesetzten Ziels – Netto-Null Emissionen im Verkehr im Jahr 2040 – definiert, was wann dafür zu tun ist. Der Mobilitätsmasterplan verfolgt dabei drei Strategien: Vermeiden, Verlagern und Verbessern.

Vermeiden ohne Verzicht

Klar ist, dass der Verkehr der umwelt- und klimafreundlichste ist, der gar nicht erst stattfindet. Ziel ist es daher, bis 2040 die Personenverkehrsleistung in zurückgelegten Kilometern auf dem Niveau von heute zu halten, was angesichts des Bevölkerungswachstums einer Reduktion von bisher 35,4 auf etwa 33,2 Kilometer pro Tag entspricht. Der Güterverkehr soll trotz eines Wirtschaftswachstums von 40 Prozent bis 2040 nur um bis zu zehn Prozent wachsen.

Verkehr vermeiden bedeutet aber nicht notwendigerweise Verzicht. Vielmehr führt beispielsweise eine innovative und nachhaltige Städte- und Raumplanung gleichzeitig zu einer Reduktion der Verkehrsnachfrage und zu einer Steigerung der Lebensqualität. Kurzfristiger können Homeoffice und Telearbeit, die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die Stärkung der regionalen Wirtschaft beitragen, Verkehr und damit CO_2 zu vermeiden.

Verlagern, was und wo es geht

Verkehr und Transport, der sich nicht vermeiden lässt, soll auf umweltfreundliche Verkehrs- und Transportmittel verlagert werden. Ziel ist es, dass im Personenverkehr der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den zurückgelegten Wegen bis 2040 auf rund 40 Prozent sinkt. Umgekehrt soll der Anteil der Wege, die mit energie- und ressourceneffizienten Verkehrsmitteln oder aktiven Mobilitätsformen (zu Fuß oder mit dem Rad) zurückgelegt werden, auf rund 60 Prozent steigen. Im Güterverkehr gestaltet sich die Verlagerung vor allem auf kurzen und mittleren Strecken schwieriger. Potenziale gibt es aber auch hier. Ziel ist es jedenfalls, den Modal Split der Schiene auf 40 Prozent zu erhöhen.

Um die angestrebte Verlagerung auf die Schiene zu ermöglichen, muss deren Kapazität und Effizienz gesteigert werden. Ganz konkret wollen die ÖBB bis 2040 ihre Leistungsfähigkeit sogar verdoppeln. Erreicht werden soll das durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur, die weitere Digitalisierung des Bahnbetriebs und den Einsatz von modernen Fahrzeugen. Entscheidend wird aber auch sein, dass die Wettbewerbsbedingungen für Schiene, Straße und Luft angeglichen werden und Kostenwahrheit im Verkehrssektor geschaffen wird.

Verbessern durch die Energiewende im Verkehr

Ziel für den verbleibenden Verkehr ist es, diesen zu verbessern und effizient zu gestalten. Dabei geht es vor allem um die Reduktion des Energieverbrauchs und um den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe.

Zukünftige Verkehre sollen mit der jeweils effizientesten verfügbaren Technologie klimaneutral betrieben werden.

se der Vorjahre bereits im Herbst übertroffen werden

So sollen ab 2030 alle Pkw- und Zweirad-Neuzulassungen ebenso wie die für Nutzfahrzeuge bis 18 Tonnen CO_2-frei sein. Für Busse gilt dieses Ziel ab 2032, für Nutzfahrzeuge ab 18 Tonnen ab 2035. Die Schaffung der entsprechenden (Lade-)Infrastruktur, ein ausreichendes Angebot an Fahrzeugen und die Verfügbarkeit sauberer Energie sind dabei die zentralen Herausforderungen.

Aber auch Bahn, Schiff und Luftverkehr müssen emissionsfrei werden. Im Schienenverkehr soll das laut Masterplan vor allem über die Elektrifizierung von Strecken gelingen, in der Schifffahrt und im Luftverkehr werden auch synthetische Kraftstoffe, hergestellt aus erneuerbarem Strom, zum Einsatz kommen müssen.

Jedenfalls strebt der Mobilitätsplan im Bereich Verbessern danach, dass „die zukünftigen Verkehre mit der jeweils effizientesten verfügbaren Technologie klimaneutral betrieben werden". Diese Ausrichtung soll es zudem ermöglichen, dass damit eine 100 Prozent bilanzielle Herkunft der dafür erforderlichen erneuerbaren Energien aus Österreich darstellbar ist.

Jahrhundertprojekt braucht Rahmen

Klar ist, dass ein Jahrhundertprojekt wie die Klimaneutralität 2040 im Verkehr nur gelingen kann, wenn sehr viele Beteiligte an einem Strang ziehen. Und das nicht nur in Österreich. Beispielsweise können verbindliche CO_2-Standards für Fahrzeughersteller nur auf europäischer Ebene umgesetzt werden.

Aber auch national braucht es in vielen Bereichen eine Neuausrichtung regulatorischer Rahmenbedingungen, um „die Mobilität von morgen klimafit und offen für Innovationen" zu machen, so das Ziel des Mobilitätsmasterplans. Wichtige Lenkungseffekte in Richtung Klimaneutralität 2040 werden zudem Förderungen, steuerliche Anreize, eine mögliche Ausweitung des Emissionshandels auf den Straßenverkehr und jedenfalls die CO_2-Bepreisung haben. Um den enormen Finanzierungsbedarf decken zu können, wird es neben der öffentlichen Hand außerdem private Investitionen brauchen, für die entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden.

»Das Ziel ist es, den plausibelsten Weg in Richtung Klimaneutralität 2040 für den Verkehrssektor aufzuzeigen.«

HANS-JÜRGEN SALMHOFER, Klimaschutzministerium (BMK)

Um aber wirklich alle für eine klimaneutrale Verkehrszukunft zu begeistern, wird es notwendig sein, auch allen deren Vorteile bewusst zu machen, ist Salmhofer überzeugt: „Der Mobilitätsmasterplan versucht, ein optimistisches Bild zu zeigen. Es werden sich Dinge ändern, einige auch radikal. Das ist aber nichts, vor dem man sich fürchten muss. Im Gegenteil." <

Warum gerade der Verkehr?

Warum die Mobilität als Klimafaktor derart im Fokus steht lässt sich mit einem Blick in die heimische Treibhausgas-Bilanz beantworten.

In der aktuellen Auswertung für das Jahr 2019 (der kurzfristige Rückgang im ersten Corona-Jahr 2020 war nur von kurzer Dauer) ist zwar der Sektor Energie und Industrie mit 37 Prozent Anteil an den gesamten Treibhausgasemissionen von 79,8 Millionen Tonnen der größte Verursacher, auf Platz zwei folgt aber bereits der Verkehr mit 30 Prozent oder rund 24 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent. Verstärkt wird die Bedeutung des Verkehrs durch den Umstand, dass dessen Emissionen seit 1990 um +74,4 Prozent gestiegen sind, während alle anderen Sektoren, ausgenommen die fluorierten Gase, ihre Treibhausgase seitdem reduzieren konnten.

Innerhalb des Verkehrssektors ist die Straße mit rund 99 Prozent der größte Emittent von Treibhausgasen. Von den rund 23,6 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent entfallen circa 14,9 Millionen Tonnen auf den Personenverkehr und rund 8,7 Millionen Tonnen auf den Güterverkehr.

Drei Fragen zum Mobilitätsmasterplan 2030

an Hans-Jürgen Salmhofer, Leiter der Abteilung Mobilitätswende und Dekarbonisierung im BMK.

Was ist der Mobilitätsmasterplan 2030 und was will er?

Salmhofer: Das Ziel ist, den plausibelsten Weg in Richtung Klimaneutralität 2040 für den Verkehrssektor aufzuzeigen. Der Mobilitätsmasterplan ist also ein Strategiedokument mit einer gewissen Flughöhe, er enthält selbst aber keine verbindlichen Maßnahmen.

Mit welchen Strategien soll das Ziel erreicht werden?

Salmhofer: Es gibt drei Stellschrauben: Vermeiden, Verlagern, Verbessern. In den Planungen wurden diese so variiert, dass sich ein plausibler Zustand für ein nachhaltig CO_2-freies Verkehrssystem einstellt und klare Maßnahmen abgeleitet werden können. Diese werden derzeit in zahlreichen Fachstrategien erarbeitet.

Wer kann und wer muss welchen Beitrag leisten?

Salmhofer: Gefordert sind alle, die an Mobilität teilnehmen. Die Menschen, die hier leben oder die beruflich damit zu tun haben. Dazu braucht es Rahmenbedingungen, Investitionen und vor allem Akzeptanz, dass ein klimaneutraler Verkehr nicht Verzicht bedeutet, sondern mehr Lebensqualität und neue Chancen für alle.

Chancen und Risiken (Auswirkungsanalyse)

CHANCEN UND RISIKEN ABWÄGEN. Die Unternehmenstätigkeit uneingeschränkt abzusichern, hat höchste Priorität.
GRI 102-11, 102-15

Als wichtiges Instrument der Unternehmensführung begleitet das Chancen- und Risikomanagement alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen. Dafür ist es notwendig Chancen und Risiken rechtzeitig zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, um damit bestehende und künftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale abzusichern.
Alle identifizierten Chancen und Risiken werden dabei hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen. Dies bildet die Voraussetzung, um gezielt Maßnahmen zur Steuerung zu setzen, sei es um Chancen abzusichern oder Risiken entgegenzuwirken.

Prozess Chancen- und Risikomanagement

Im ÖBB-Konzern sind Chancen und Risiken 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- / Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Chancen- und 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. Die Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken erfolgt in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform. Dabei wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, welcher die wichtigsten Risiken sowie entsprechende 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 und Chancen der Geschäftstätigkeit** (Bereich Nachhaltigkeit) und gesetzte Maßnahmen, um Auswirkungen auf ökonomische, ökologische und soziale Belange zu minimieren

Auswirkung auf	Risiko	Maßnahme	Chance	Baustein der ÖBB-Nachhaltigkeitsstrategie	Seite
Ökonomie Ökologie Soziales	Nichterreichen der gesetzten Klimaschutzziele	• Umsetzung der ÖBB-Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks in den drei Bereichen Mobilität, Gebäude und Scope 3 • Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie	• Verringerung des Ausstoßes von CO_2	• Klimaschutz • Innovation & Technologie • Sustainable Finance • Wirtschaftsmotor	**14, 42, 44, 74**
Ökonomie Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von CO_2-Emissionen durch vermehrte Kühlung bzw. Heizung von Gebäuden und Schienenfahrzeugen aufgrund von extremen Kälte- und Hitzeperioden	• Thermische Sanierung von Gebäuden • Effizienter Einsatz von Klimaanlagen, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen)	• Verringerung des Ausstoßes von CO_2	• Klimaschutz • Anpassung an den Klimawandel • Sustainable Finance	**14, 26, 44**
Soziales	Erhöhte Gesundheitsgefährdung durch Schall- und Emissionsbeeinträchtigung	• Forcierung von ortsfesten Schallschutzwänden und -dämmen • Anreiz für den Umstieg der Kunden auf lärmarme Güterwagen am ÖBB Schienennetz mit dem Lärmbonus auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) • Kontinuierliche fahrzeugseitige Umrüstung aller im Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen • Gezielte Schulung und Information von Mitarbeiter:innen zur Lärmminderung im Bahnbetrieb sowie in der Instandhaltung (z. B. beim Schienenschleifen)	• Verringerung der negativen Beeinträchtigung der Gesundheit von Anrainer:innenen • Schall und Emissionsbeeinträchtigungen werden nicht mehr als „Problem" wahrgenommen	• Emissionen inkl. Lärm	**28**
Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von klassischen Luftschadstoffen (NO_2, NO_X …) im Verkehr	• Laufende Erneuerung der Busflotte und damit ein Umstieg auf emissionsärmere Busse • Alternative Antriebe bei Bussen, Test von Wasserstoffbussen	• Verringerung des Ausstoßes von NO_2, NO …)	• Emissionen inkl. Lärm	**28**
Ökologie Soziales	Verstärkte Lichtverschmutzung und deren negative Auswirkung auf Menschen, Tiere und Pflanzen	• Einsatz von Beleuchtungsalternativen • Optimaler Einsatz von Beleuchtung, durch sinnvolle Planung / Umsetzung	• Lichtemissionen werden nicht als Beeinträchtigung wahrgenommen	• Emissionen inkl. Lärm	**28**
Soziales	Zu starke elektromagnetische Felder	• Auflegen von Rückleitern bei der Errichtung von Oberleitungsanlagen • Einhaltung der notwendigen Abstände z. B. bei Bahnstromübertragungsleitungen	• Elektrosmog wird nicht als Beeinträchtigung wahrgenommen	• Emissionen inkl. Lärm	**28**
Ökonomie Ökologie Soziales	Verschwenderischer Umgang mit Ressourcen wie Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden	Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch: • Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung • Ressourcenschonender Ansatz • Mehrfachverwendung von Waschwasser • Forcierung von Kreislaufwirtschaft	• Ressourcen sparen	• Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser	**32**
Ökonomie Ökologie Soziales	Zu starke Verringerung der Artenvielfalt und Biodiversität durch Bautätigkeiten und Betrieb von Bahnanalgen	• Sinnvolle Planung von gezielten Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. auszugleichen • Berücksichtigung spezifischer umwelt- und naturschutzbezogener Regelwerke bei Neu- und Ausbauprojekte, um neben Genehmigungsverfahren zusätzlichen Schutz gefährdeter Arten zu gewährleiten • Biologisches Monitoring von interessanten Flächen • Anbringen von Vogelschutzkappen und Schutzvorrichtungen vor dem Isolator	• Erhalt und Förderung der Artenvielfalt und Biodiversität	• Artenvielfalt & Biodiversität	**38**

Auswirkung auf	Risiko	Maßnahme	Chance	Baustein der ÖBB-Nachhaltigkeitsstrategie	Seite
Ökonomie Ökologie Soziales	Zu starke Verringerung der Artenvielfalt und Biodiversität durch Glyphosat	• Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte durch optische Grünerkennung • Mehrere Forschungsprojekte für den Ersatz von Glyphosat durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen	• Reduktion von Chemikalien (weniger Umwelteinflüsse	• Artenvielfalt & Biodiversität	38
Ökonomie Ökologie	Energieressourcen ineffizient nutzen	• Hebel fünf der ÖBB Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) sowie der Dekarbonisierungspfad im Bereich Gebäude	• Nicht unnötig bereits limitierte Energieressourcen verschwenden	• Klimaschutz • Emissionen inkl. Lärm	14, 28
Ökonomie Ökologie	Energie aus erneuerbaren Quellen ineffizient nutzen	• Hebel fünf der ÖBB Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) sowie der Dekarbonisierungspfad im Bereich Gebäude	• Nicht unnötig bereits limitierte Energieressourcen verschwenden	• Klimaschutz • Emissionen inkl. Lärm	14, 28
Ökonomie Ökologie	Zu hoher Energieverbrauch, z. B.: Bahnfahren, Bautätigkeiten	• Hebel fünf der ÖBB-Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) sowie der Dekarbonisierungspfad im Bereich Gebäude	• Nicht unnötig bereits limitierte Energieressourcen verschwenden	• Klimaschutz	14
Ökonomie Ökologie Soziales	Verfehlung hinsichtlich der Umweltbelange in der Lieferkette	• Forcierung nachhaltig produzierender Lieferant:innen • Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen • Lieferant:innenbeurteilung durch Lieferant:innen-Management-System • Engagement an den internationalen Nachhaltigkeitsinitiativen Railsponsible und jenen der ERPC • Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung)	• Ressourcenschonen (Rohstoffe, Energie …)	• Klimaschutz • Nachhaltige Beschaffung	14, 40
Ökonomie Ökologie Soziales	Veraltete Technologien verursachen Ressourcenineffizienz und Umweltschäden	• Europe's Rail Joint Undertaking • Digitale Automatische Kupplung • Projekt Rail4Future • Projekt Greenlight • Raileye 3D • Attraktivierung Schienengüterverkehr • Alternative Antriebe • DOMINO • Regionalbahn neu • Zugvorbereitung und Verschub der Zukunft	• Effizienter Einsatz von Ressourcen und Vermeidung / Reduzierung von Umweltschäden	• Klimaschutz • Innovation & Technologie	14, 42
Ökonomie Soziales	Verletzung der Menschenrechte	• Schutz und Forderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl von Mitarbeiter:innen als auch von Partner:innen und Lieferant:innen	• Fairer Umgang mit Menschen und Partner:innen	• Nachhaltige Beschaffung • Vielfalt & Chancengleichheit	40, 58
Ökonomie Soziales	Erhöhte Behinderung von Innovation und Fortschritt	• Einführen geeigneter Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials zum Beispiel durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Community creates Mobility, Open Innovation-Plattform, Drei-Länder-Camp • Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof) • Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung	• Ressourcenschonen • Ideenreichtum fördern	• Innovation & Technologie • Generationenwandel	42, 72
Ökonomie Ökologie Soziales	Verschwendung öffentlicher Mittel	• Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmer:innen durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen; Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren	• Transparenter Einsatz von öffentlichen Mitteln	• Nachhaltige Beschaffung • Sustainable Finance • Wirtschaftsmotor	40, 44, 74

Auswirkung auf	Risiko	Maßnahme	Chance	Baustein der ÖBB-Nachhaltigkeitsstrategie	Seite
Ökonomie Soziales	Fehlendes leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot	• Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof, bei Zügen und Bussen • Stakeholder:innendialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts (Usability) • Ermäßigungen und Angebote bei Bahn und Bus • Entwicklung von integrierten Moblitätsangeboten	• Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot • Daraus resultierende Umweltaspekte (weniger Ressourcen, Emissionen …)	• Leistbare und zugängliche Mobilität • Vielfalt & Chancengleichheit	48, 58
Ökonomie Soziales	Erhöhtes Unfallrisiko (Betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen	• Umsetzung des Programms Sicherheit auf Schiene • Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen 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 (konzernweite Sicherheitskampagne) und Einführung eines neuen Unternehmenswertes Sicherheit leben	• Gesunde und leistungsfähige Mitarbeiter:innen	• Innovation & Technologie • Gesundheit / Safety / Security • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	42, 52, 66
Soziales	Erhöhtes Sicherheitsrisiko im öffentlichen Bereich	• Einsatz von Bodycams • Gezielter Einsatz von Securitypersonal und Doppelbesetzungen bei Zugbegleiter:innen • Schulungen zur Selbst- und Fremdwahrnehmung	• Sicherheit für Kund:innen und Mitarbeiter:innen	• Gesundheit / Safety / Security • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber • Aus- und Weiterbildung	52, 66, 76
Ökonomie Soziales	Schädliche Auswirkung auf Gesundheit Erhöhte Anzahl an Frühpensionierungen aufgrund physischer / psychischer Überlastung	• Gezielte Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen • COVID-19-Präventionskonzept inkl. Test und Impfaktion • Schaffen von Rahmenbedingungen zur Förderung der Arbeitsfähigkeit bespielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit • Betriebliche Wiedereingliederung • Entsprechende Beratung	• Gesunde und leistungsfähige Mitarbeiter:innen	• Innovation & Technologie • Gesundheit / Safety / Security • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber • Generationenwandel	42, 52, 66, 72,
Ökonomie Soziales	Interkulturelle Herausforderungen in der Geschäftstätigkeit	• 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	• Förderung von Diversität und Gleichbehandlung	• Vielfalt & Chancengleichheit • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	58, 66
Ökonomie Soziales	Unfairer Wettbewerb und Korruption in Geschäftstätigkeit und Lieferkette	• Umfassendes Compliance-Management-System eingerichtet • Compliance-Officer zur Prävention und Früherkennung • Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien	• Faire Geschäftsgebahrung und Partnerschaften	• Datenschutz, Compliance und Menschenrechte	60
Soziales	Verfehlung hinsichtlich sozialer Verantwortung als Unternehmen im öffentlichen Interesse	• Gesellschaftliches Engagement durch die Unterstützung der Spendenaktion „Licht ins Dunkel“, Unterstützung sozialer Projekte wie Weihnachten im Schuhkarton, ÖBB Climate Talks, Förderung von Schüler:innen mit Migrationshintergrund	• Wahrnehmung der sozialen Verantwortung als großes Unternehmen im öffentlichen Interesse	• Soziale Verantwortung & Kooperationen	64

Aus-wirkung auf	Risiko	Maßnahme	Chance	Baustein der ÖBB-Nachhaltigkeits-strategie	Seite
Ökonomie Soziales	Erhöhte Arbeitslosigkeit	• Größter Arbeitgeber des Landes und bedeutender Lehrlingsausbildner • Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion • Regelmäßige Mitarbeiter:innenbefragung • Attraktiver Arbeitgeber durch eine Vielzahl an sozialen Leistungen (z. B. jährliche Gesundenvorsorge) sowie fachliche und persönliche Weiterentwicklungsangebote • Familienfreundlicher Arbeitgeber beispielsweise durch Flying Nannys, betriebsnahe Kindergärten und Kinderbetreuungsangebote	• Verringerung der Arbeitslosigkeit am Arbeitsmarkt • Fairer und verlässlicher Arbeitgeber	• Vielfalt & Chancengleichheit • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber • Generationenwandel • Wirtschaftsmotor • Aus- und Weiterbildung	**58, 66, 72, 74, 76**
Soziales	Stark belastendes Arbeitsumfeld	• Kulturentwicklung und Unternehmenswerte der ÖBB • Führungskräfteentwicklung	• Fairer und verlässlicher Arbeitgeber	• Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	**66**
Ökologie Soziales	Erhöhte Gefährdung des Wirtschaftsstandortes	• Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität)	• Absicherung des Wirtschaftsstandortes	• Innovation & Technologie • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber • Generationenwandel • Wirtschaftsmotor	**42, 66, 72, 74**

Darstellung der wesentlichen **Risiken und Chancen für den wirtschaftlichen Unternehmenserfolg** (Bereich Nachhaltigkeit) und gesetzte / geplante Maßnahmen zur Risikoabwehr

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Verringerung des CO_2-Vorteils des Systems Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern	• Verbesserung der ÖBB CO_2-Bilanz durch die ÖBB Klimaschutzstrategie in den drei Bereichen der Mobilität, Gebäude und Scope 3 • Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie	• Steigerung des CO_2-Vorteils von Bahn und Bus und damit die Attraktivierung des Systems Bahn • Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen	• Klimaschutz	ÖBB-Konzern
Wachstumschance durch Klimaschutz wird nicht genutzt	• Weitere Verkehrsverlagerungen vom Straßen- und Flugverkehr auf die Schiene sind der größte Hebel, um CO_2-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	• Attraktivierung des Systems Bahn • Steigerung der Fahrgastzahlen (Bahn und Bus) • Steigerung der befördenden Güter auf der Schiene • Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen	• Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot • Klimaschutz • Innovation & Technologie	ÖBB-Konzern
Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schienen-, Straßen und Flugverkehr nicht erzielt (insbesondere in Zusammenhang mit höheren Kosten für klimaneutrale Mobilitätslösungen)	• Gezielte Bewusstseinsbildung und Interessensvertretung (national / international)	• Level-Playing-Field mit anderen Sektoren • Steigerung der Attraktivität des Systems Bahn	• Klimaschutz • Sustainable Finance • Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	ÖBB-Konzern
Verlust der Glaubwürdigkeit und Vertrauen in die Klimaschutzwirkung der ÖBB	• Klimaschutz als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie) • Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen (auch Forderungen) definiert)	• Steigerung der Glaubwürdigkeit und des Vertrauens	• Klimaschutz	ÖBB-Konzern
Preissteigerungen bei erneuerbaren Energien (verstärkte Nachfrage)	• Ein Drittel des ÖBB Bahnstroms stammt jetzt schon aus Eigenproduktion (ÖBB Wasserkraftwerke). Ziel ist ein Ausbau der Eigenproduktion auf 40 Prozent, um unabhängiger vom Markt agieren zu können	• Steigerung der Produktivität aus Eigenproduktion (Wettbewerbsvorteil)	• Klimaschutz	ÖBB-Infrastruktur AG
Kostentreiber infolge mangelnder Steigerung der Energieeffizienz	• ÖBB-eigene Produktivität steigern (Qualität, Attraktivität) – z. B. durch Effizienzsteigerungsprogramme	• Kostenersparnis durch effiziente Nutzung • Nicht unnötig bereits limitierte Energieressourcen (erneuerbare Energie) verschwenden	• Klimaschutz	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Schäden und Ausfälle durch Naturgewalten und Extremwetterereignisse	• Forschungsprojekt INGEMAR (intelligentes Naturgefahrenmanagement- und Risikobeurteilung), um bei Naturereignissen effizienter und proaktiver reagieren zu können • infra:wetter: Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc., in verschiedenen Intensitätsstufen per Mail oder SMS, die auf Basis von Usereinstellungen eine bestmögliche Vorbereitung und Planung auf die vorhergesagten Wetterszenarien ermöglichen	• Hohe Streckenverfügbarkeit und Erhalt der Pünktlichkeit	• Anpassung an den Klimawandel • Innovation & Technologie	ÖBB-Infrastruktur AG
Schäden durch Naturgewalten und Extremwetterereignisse	• 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	• Kostenersparnis	• Anpassung an den Klimawandel • Klimaschutz	ÖBB-Infrastruktur AG
Kostentreiber aufgrund der höheren Standards für Klimatisierung von Gebäuden und Fahrzeugen	• Effizienter Einsatz von Klimaanlagen, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen)	• Weitere Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) • Kostenersparnis • Steigerung des Wohlbefindens und der Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter:innen	• Anpassung an den Klimawandel • Klimaschutz	ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Infrastruktur AG
Einschränkung des Bahnbetriebs (Kapazität und Geschwindigkeit)	• 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 Stakeholder:innenmanagements	• Voraussetzung für weiteres Wachstum	• Emissionen inkl. Lärm	ÖBB-Konzern
Hohe Rohstoffpreise	• Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch: • Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung • Ressourcenschonender Ansatz • Mehrfachverwendung von Waschwasser • Forcierung von Kreislaufwirtschaft	• Kostenersparnis (Kreislaufwirtschaft)	• Ressourcen, Abfall, Wasser, Boden/ Fläche	ÖBB-Konzern
Langsame Freigabeverfahren durch Behörden	• Sinnvolle Planung von gezielten Maßnahmen um negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. auszugleichen • Berücksichtigung spezifischer umwelt- und naturschutzbezogener Regelwerke bei Neu- und Ausbauprojekten, um neben Genehmigungsverfahren zusätzlichen Schutz gefährdeter Arten zu gewährleiten • Biologisches Monitoring von interessanten Flächen • Anbringen von Vogelschutzkappen und Schutzvorrichtungen vor dem Isolator	• Imagegewinn / Reputation • Schnellere Behördenverfahren	• Artenvielfalt & Biodiversität	ÖBB-Infrastruktur AG

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Negatives Image	• Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte durch optische Grünerkennung • Mehrere Forschungsprojekte für den Ersatz von Glyphosat durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen	• Imagegewinn / Reputation • Glaubwürdigkeit steigern • Vorbildwirkung	• Artenvielfalt & Biodiversität	ÖBB-Infrastruktur AG
Keine oder zu geringe Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung der ÖBB (Gefährdung der ÖBB Nachhaltigkeitsziele aus der Lieferkette)	• Forcierung nachhaltig produzierender Lieferant:innen. Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen. Überdies sind die ÖBB Mitglied in der branchenspezifischen Beschaffungsplattform	• Alleinstellungsmerkmal (Glaubwürdigkeit) • Vorreiterrolle • Transparenz bei Investitionen	• Nachhaltige Beschaffung	ÖBB-Konzern
Glaubwürdigkeit der Nachhaltigkeitsleistung von Auftragnehmer:innen	• Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmer:innen durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen • Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren	• Glaubwürdigkeit • Vorreiterrolle • Voraussetzung für Finanzierungen / Subventionierungen	• Nachhaltige Beschaffung	ÖBB-Konzern
Preissteigerungen durch Beschaffung nachhaltig produzierter Waren und Produkte	• Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung)	• Glaubwürdigkeit • Vorreiterrolle • Effiziente Nutzung von Ressourcen	• Nachhaltige Beschaffung	ÖBB-Konzern
Kapazitätsengpässe infolge Verlagerung	• Automatisierung Schienenverkehr (Projekt TARO) • Digitale automatische Kupplung • Konventioneller Ausbau der Schieneninfrastruktur • Modernisierung der Flotte	• Vorreiterrolle • Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität	• Innovation & Technologie	ÖBB-Konzern
Nichtnutzung vorhandener technologischer Möglichkeiten (Effekte auf Produktivität, Sicherheit und Qualität)	• Projekt Greenlight • Projekt Raileye 3D • Alternative Antriebe • Regionalbahn neu • Zugvorbereitung und Verschub der Zukunft	• Vorreiterrolle • Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität	• Innovation & Technologie	ÖBB-Konzern
Verlust der Technologieführerschaft im Bereich Bahn	• Beteiligung an nationalen sowie internationalen Forschungsprojekten • Europe's Rail Joint Undertaking	• Vorreiterrolle • Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität	• Innovation & Technologie	ÖBB-Konzern
Erhöhtes Unfallrisiko (betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen	• Umsetzung des Programms „Sicherheit auf Schiene" • Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen 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 (konzernweite Sicherheitskampagne) und Einführung eines neuen Unternehmenswertes Sicherheit leben	• Wahrnehmung als sicherer, verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	• Gesundheit / Safety / Security • Innovation & Technologie • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	ÖBB-Konzern
Erhöhtes Sicherheitsrisiko im öffentlichen Bereich	• Einsatz von Bodycams • Gezielter Einsatz von Securitypersonal und Doppelbesetzungen bei Zugbegleiter:innen • Schulungen zur Selbst- und Fremdwahrnehmung	• Wahrnehmung als sicherer (Mobilitäts-) Dienstleister für die Kund:innen • Wahrnehmung als sicherer und attraktiver Arbeitgeber	• Gesundheit / Safety / Security • Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber • Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern
ÖBB finden zu wenig ausreichend qualifizierte Mitarbeiter:innen	• Joboffensive: Präsenz auf diversen zielgruppenspezifischen Recruitingveranstaltungen • Employer-Branding	• Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen • Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen	• Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber • Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Mitarbeiter:innenfluktuation (geringe Loyalität und Motivation)	• 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	• Know-how-Erhalt im Konzern • Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen • Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen	• Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber • Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern
Know-how-Verlust	• Zusammenspiel von Alt und Jung effektiver nutzen, um im Sinne des Unternehmenserfolgs langjähriges Wissen mit neuen Ideen zu verknüpfen und den Konzern weiterzuentwickeln • Wissentransfer-Tandems: ausscheidende/r Mitarbeiter:in mit Spezialwissen und Nachfolger:in arbeiten drei bis zwölf Monate parallel • Wissens-Coaches: internes Ausbildungsprogramm von Wissenstransfer-Coaches • Altersgerechte Teilzeitarbeit	• Neue Werte • Neue Arbeitsweisen • Ausgewählte Prozesse und Strukturen neu aufstellen • Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen	• Generationenwandel	ÖBB-Konzern
Spezifisches Expert:innenwissen wird nicht optimal genutzt oder geht verloren	• Altersgerechte Teilzeitmodelle: übergangsweise Bindung von Expert:innenwissen durch Ausgleiten aus dem Erwerbsleben	• Wissenstransfer	• Generationenwandel	ÖBB-Konzern
Weniger zur Verfügung stehendes Investitionsvolumen	• Gezielte Bewusstseinsbildung bzw. Interessensvertretung • Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität)	• Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität • Glaubwürdigkeit und vorhandene Finanzierung	• Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung • Sustainable Finance	ÖBB-Konzern
Schlechtere Konditionen für ÖBB bei künftigen Finanzierungen durch suboptimale Nachhaltigkeitsbewertungen	• Finanzmarkt richtet Finanzierungen auf Nachhaltigkeitskriterien aus. ÖBB forcieren ihre Nachhaltigkeitsperformance gezielt und planen proaktive ESG-Ratings. Siehe auch Baustein Sustainable Finance	• Glaubwürdigkeit • Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen	• Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung • Sustainable Finance	ÖBB-Konzern
Investitionen bringen nicht den erwarteten Nutzen	• CAPEX, Handbuch Wirtschaftlichkeitsberechnungen, Umsetzung der EU-Taxonomie	• Glaubwürdigkeit und Umgang mit Finanzierung	• Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung • Sustainable Finance	ÖBB-Konzern
Nicht gut ausgebildete Mitarbeiter:innen	• Geeignete und gezielte Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten	• Gewinn von qualifizierten Mitarbeiter:innen • Steigerung von Produktivität / Förderung der Innovationskraft	• Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern

GRI-Inhaltsindex GRI 102-55

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 Leser:innen das Auffinden der Information.

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
101	**Grundlagen**				
102	**Allgemeine Angaben** **Organisationsprofil**				
102-1	Name der Organisation				**Seite 4**
102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen				**Seite 4, 6**
102-3	Hauptsitz der Organisation				**Seite 4**
102-4	Betriebsstätten				**Seite 6, GB 2021 – Konzernlagebericht A**
102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform				**Seite 4**
102-6	Belieferte Märkte				**Seite 4, 6**
102-7	Größe der Organisation				**Innenseite des Umschlags**
102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeiter:innen	14 Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	8	Aktuell nicht möglich für Ausland Voll- und Teilzeit zu berichten. Eine Trennung in befristet und unbefristet ist aktuell nicht möglich, wird in den nächsten Jahren aber ergänzt.	**Seite 66, 67, 68, 78**
102-9	Lieferkette	6 Nachhaltige Beschaffung	12		**Seite 40, 41**
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	6 Nachhaltige Beschaffung	12		**Seite 40, 41**
102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	8		**Seite 7, 74, 75, 120**
102-12	Externe Initiativen	13 Soziale Verantwortung & Kooperationen	17		**Seite 10, 64, 65**
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	13 Soziale Verantwortung & Kooperationen	17		**Seite 65**
	Strategie				
102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers		8		**Seite 2, 3**
102-15	Wichtige Auswirkungen, Risiken und Chancen				**Seite 120–128**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
	Ethik und Integrität				
102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	10 Gesundheit / Safety / Security 12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz 14 Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	8		Seite 52, 62, 68
	Unternehmensführung				
102-18	Führungsstruktur				Seite 6–8, GB 2021 – Corporate Governance Bericht
102-19	Delegation von Befugnissen				Seite 6–8, GB 2021 – Corporate Governance Bericht
102-20	Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen				Seite 6–8, GB 2021 – Corporate Governance Bericht
	Einbindung von Stakeholder:innen				
102-40	Liste der Stakeholder:innen-Gruppen		17		Seite 9
102-41	Tarifverträge	14 Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	8		Seite 70
102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder:innen				Seite 9
102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholder:innen		17		Seite 9
102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen		17		Seite 8, 9
	Vorgehensweise bei der Berichterstattung				
102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten				GB 2021 – Erläuterung C.34
102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	17 Bausteine der NH-Strategie und Wesentlichkeitsanlyse inkl. Einleitung		Der Konsolidierungskreis der nicht-finanziellen Erklärung entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Holding AG.	Seite 9
102-47	Liste der wesentlichen Themen	Gesamtüberblick (Wesentlichkeitsmatrix)			Seite 8, 9
102-48	Neudarstellung von Informationen			Aktualisierung der Wesentlichkeits-analyse	Seite 8
102-49	Änderungen bei der Bericht-erstattung			• Konzentration auf die wesentlichen GRI-Standards • Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse	
102-50	Berichtszeitraum				Seite 4
102-51	Datum des letzten Berichts			Veröffentlicht im Oktober 2020	
102-52	Berichtszyklus			Jährlich	
102-53	Ansprechpartner:innen bei Fragen zum Bericht				Seite 145
102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards				Seite 4
102-55	GRI-Inhaltsindex				ab Seite 129
102-56	Externe Prüfung			Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2021 wurde einer unabhängigen externen Prüfung durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen.	ab Seite 140

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
	Wesentliche Themen				
200	**Ökonomische Themen**				
300	**Ökologische Themen**				
400	**Soziale Themen**				
	Baustein 1: Klimaschutz				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 14**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 14**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 14**
203	**Indirekte ökonomische Auswirkungen**				
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Inves-titionen & zukunfts-fähige Finanzierung 1 Klimaschutz – f.1 Leistungsfähige Infrastruktur	9, 11		**Seite 19, 74, 75**
302	**Energie**				
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	7, 11, 12, 13		**Seite 15, 22**
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	7, 12		**Seite 15**
305	**Emissionen**				
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	7, 11, 12, 13		**Seite 14, 22, 23**
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	7, 11, 12, 13		**Seite 14, 22, 23**
305-3	Sonstige indirekte THGEmissionen (Scope 3)	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	7, 11, 12, 13		**Seite 22, 23**
305-5	Senkung der THG-Emissionen	1 Klimaschutz (inkl. Energie)	7, 11, 12, 13		**Seite 22, 23**
	Baustein 2: Anpassung an den Klimawandel				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 26**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 26**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 26**
201	**Wirtschaftliche Leistung**				
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	2 Anpassung an den Klimawandel		Die durch den Klimawandel beding-ten Kosten werden aktuell nicht berichtet.	**Seite 26, 27**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
	Baustein 3: Emissionen inkl. Lärm				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 28**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 28**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 28**
	Baustein 4: Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 32**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 32**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 32**
303	**Wasser**				
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	4 Ressourcen-management, Abfall, Fläche / Boden	6, 12		**Seite 34, 35**
303-5	Wasserverbrauch	4 Ressourcen-management, Abfall, Fläche / Boden	6, 12	Geringe Mengen bei Teilkonzern-gesellschaften, bei welchen aktuell keine Echterhebung möglich ist scheinen nicht in der Kennzahl auf. Eine genauere Erhebung ist für die kommenden Jahre angedacht.	**Seite 32, 34, 36**
306	**Abwasser und Abfall**				
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	4 Ressourcen-management, Abfall, Fläche / Boden	6, 12		**Seite 34, 35**
306-2	Management erheblicher abfall-bezogener Auswirkungen	4 Ressourcen-management, Abfall, Fläche / Boden	6, 12		**Seite 32, 33**
306-3	Angefallener Abfall	4 Ressourcen-management, Abfall, Fläche / Boden	6, 12		**Seite 34, 35**
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	4 Ressourcen-management, Abfall, Fläche / Boden	6, 12	Geringe Mengen bei Teilkonzern-gesellschaften, bei welchen aktuell keine Echterhebung möglich ist scheinen nicht in der Kennzahl auf. Eine genauere Erhebung ist für die kommenden Jahre angedacht.	**Seite 34, 35**
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	4 Ressourcen-management, Abfall, Fläche / Boden	6, 12	Geringe Mengen bei Teilkonzern-gesellschaften, bei welchen aktuell keine Echterhebung möglich ist scheinen nicht in der Kennzahl auf. Eine genauere Erhebung ist für die kommenden Jahre angedacht.	**Seite 34, 35**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
413	**Lokale Gemeinschaften**				
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5 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 32–36, 38, 39**
	Baustein 5: Artenvielfalt & Biodiversität				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 38**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 38**
103-3	Beurteilung des Managementansatzes			„Team-Ziel-Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Ersttermin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 38**
304	**Biodiversität**				
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf Biodiversität	5 Artenvielfalt & Biodiversität	14, 15		**Seite 38, 39**
413	**Lokale Gemeinschaften**				
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	4 Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5 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 32–36, 38, 39**
	Baustein 6: Nachhaltige Beschaffung				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 40**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 40**
103-3	Beurteilung des Managementansatzes			„Team-Ziel-Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Ersttermin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 40**
204	**Beschaffungspraktiken**				
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferant:innen	6 Nachhaltige Beschaffung	12		**Seite 41**
308	**Umweltbewertung der Lieferant:innen**				
308-1	Neue Lieferant:innen, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	6 Nachhaltige Beschaffung	12		**Seite 40, 41**
414	**Soziale Bewertung der Lieferant:innen**				
414-1	Neue Lieferant:innen, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	6 Nachhaltige Beschaffung	12		**Seite 41**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
	Baustein 7: Innovation & Technologie				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 42**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 42**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 42**
	Baustein 8: Sustainable Finance				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 44**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 44**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 44**
	Baustein 9: Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 48**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 48**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 48**
	Baustein 10: Gesundheit / Safety / Security				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 52**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 52**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 52**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
403	**Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**				
403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	10 Gesundheit / Safety / Security			**Seite 52, 53, 56, 57**
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	10 Gesundheit / Safety / Security			**Seite 52, 53, 56**
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	10 Gesundheit / Safety / Security			**Seite 54, 55, 56**
403-4	Mitarbeiter:innenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	10 Gesundheit / Safety / Security			**Seite 55, 56**
403-5	Mitarbeiter:innenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	10 Gesundheit / Safety / Security			**Seite 53**
4036	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter:innen	10 Gesundheit / Safety / Security			**Seite 55, 56**
403-7	Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	10 Gesundheit / Safety / Security			**Seite 57, 102**
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	10 Gesundheit/Safety/ Security		Unfälle von Mitarbeiter:innen die im Ausland beschäftigt sind, sind bei der Kennzahl nicht einberechnet.	**Seite 54, 55**
416	**Kund:innengesundheit und Kund:innensicherheit**				
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	10 a, b Gesundheit, Safety	3		**Seite 52–57**
418	**Schutz der Kund:innendaten**				
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kund:innendaten	10 c Security		Im Jahr 2021 gab es drei wesentliche Informationssicherheitsvorfälle; Im Jahr 2020 gab es bei den ÖBB einen wesentlichen Informationssicherheitsvorfall, der durch einen Hackerangriff bei der ÖBB Werbung ausgelöst wurde. Die ÖBB Informationssicherheit reagierte umgehend und stoppte mittels umfangreicher Sofortmaßnahmen den Angriff. Anschließend wurden zahlreiche weiterführende Schritte zur langfristigen Abwehr eingeleitet.	**Seite 52, 53, 60, 61**
	Baustein 11: Vielfalt & Chancengleichheit				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 58**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 58**
103-3	Beurteilung des Managementansatzes			„Team-Ziel-Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 58**
405	**Vielfalt & Chancengleichheit**				
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	11 Vielfalt & Chancengleichheit	5	Die Altersstruktur wird aktuell nicht erhoben.	**Seite 58, 59**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
	Baustein 12: Compliance / transparente Berichte, Datenschutz und Menschenrechte				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 60**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 60**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 60**
205	**Korruptionsbekämpfung**				
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptions-risiken geprüft wurden	12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	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 12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	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.	
307	**Umwelt-Compliance**				
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutz-gesetzen und -verordnungen			Es gab im Jahr 2021 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im Umweltbereich verursacht wurden.	
417	**Marketing und Kennzeichnung**				
417-3	Verstöße in Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation	12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	8	Zum Zeitpunkt der Erstellung des ÖBB Nachhaltigkeitsberichtes 2021 sind im ÖBB-Konzern keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.	
419	**Sozioökonomische Compliance**				
419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	8	Es gab im Jahr 2021 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.	
	Baustein 13: Soziale Verantwortung und Kooperation				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 64**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 64**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 64**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
	Baustein 14: Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 66**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 66**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 66**
401	**Beschäftigung**				
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktation	14 Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	8	Der Großteil der ÖBB Mitarbei-ter:innen befindet sich im Inland. Eine detaillierte Aufschlüsselung der ausländlischen Mitarbeiter:innen ist aufgrund systemtechnischer Gründe nicht möglich. Dasselbe gilt für Aufnahmen und Austritte.	**Seite 67, 69, 70, 73**
404	**Aus- und Weiterbildung**				
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Karriereent-wicklung erhalten	14 Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber	4		**Seite 67**
	Baustein 15: Generationenwandel				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 72**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 72**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 72**
	Baustein 16: Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 74**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 74**
103-3	Beurteilung des Management-ansatzes			„Team-Ziel-Dialog" zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwer-punkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 74**

GRI	Standard	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/ Seite
201	**Wirtschaftliche Leistung**				
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	8		**Zahlen, Daten, Fakten im Umschlag, Seite 74, 75, GB 2021 – Erläuterung B**
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	2 Anpassung an den Klimawandel		Die durch den Klimawandel bedingten Kosten werden aktuell nicht erhoben.	**Seite 26, 27**
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	8		**GB 2021 – Erläuterung C.32**
203	**Indirekte ökonomische Auswirkungen**				
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung 1 Klimaschutz	9, 11		**Seite 19, 74, 75**
206	**Wettbewerbswidriges Verhalten**				
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	16 Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung 12 Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	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.	
	Baustein 17: Aus- und Weiterbildung				
103	**Managementansatz**				
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 76**
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile				**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 76**
103-3	Beurteilung des Managementansatzes			„Team-Ziel-Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Erst-termin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	**Seite 7, 8, 9 und ab Seite 76**
404	**Aus- und Weiterbildung**				
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	17 Aus- und Weiterbildung	4		**Seite 76, 77**

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der vorliegende ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2021 freiwillig auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) und in Anlehnung an die GRI-Standards (Global Reporting-Initiative) gemäß der „Option KERN“ sowie mit Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung (EU 2020/852) erstellt wurde. Weiters bestätigen wir, dass der aufgestellte, zusammengefasste, konsolidierte, nichtfinanzielle Bericht diejenigen Angaben gemäß § 267a (2) UGB enthält, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses und 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 sowie 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, wesentlichen Risiken, die wahrscheinlich negative Auswirkungen auf die Belange haben werden, sowie die Ergebnisse aus den Konzepten und die wichtigsten Leistungsindikatoren.

Wien, am 31. 03. 2022

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 der nichtfinanziellen Berichterstattung 2021

Wir haben die Prüfung der nach den Anforderungen gemäß § 267a UGB Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz (NaDiVeG), der gemäß der EU-Taxonomie-VO aufgestellten Angaben 2021 sowie der nach den GRI-Standards, Kern-Option aufgestellten Nachhaltigkeitsberichterstattung 2021 (nachfolgend „Prüfung") zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien, durchgeführt.

Die Prüfung umfasste die Nachhaltigkeitsberichterstattung 2021 wie folgt: Nachhaltigkeitsbericht 2021 hinsichtlich der Angaben und Verweise vom GRI-Inhaltsindex in die Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2021.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter
Die ordnungsgemäße Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung 2021 in Übereinstimmung mit § 267a UGB[1] (NaDiVeG), der Angaben 2021 in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO[2] sowie den GRI-Standards[3] liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Eine von den gesetzlichen Vertretern unterfertigte Vollständigkeitserklärung haben wir zu unseren Akten genommen.

Verantwortung der Prüfer
Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise eine Beurteilung darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekanntgeworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung 2021 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit § 267a UGB (NaDiVeG), mit der EU-Taxonomie-VO sowie den GRI-Standards dargestellt wurde.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des „International Federation of Accountants' ISAE 3000 (Revised)"-Standards durchgeführt.

Danach haben wir unsere Berufspflichten einschließlich der 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.

Gemäß der „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe" ist unsere Haftung beschränkt. Demnach haftet der Berufsberechtigte nur für vorsätzliche und grob fahrlässig verschuldete Verletzungen der übernommenen Verpflichtungen. Im Falle grober Fahrlässigkeit beträgt die maximale Haftungssumme gegenüber dem Auftraggeber und etwaigen Dritten insgesamt EUR 726.730.

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 eine hinreichende Prüfsicherheit (wie beispielsweise bei einer Jahresabschlussprüfung), sodass ein geringerer Grad an Prüfsicherheit gegeben ist.

[1] https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40189009/NOR40189009.pdf
[2] https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/852/
[3] https://www.globalreporting.org/standards

Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Prüfer und umfasste insbesondere folgende Tätigkeiten:

- Erlangung eines Gesamtüberblicks zur Unternehmenstätigkeit sowie zur Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmens;

- Durchführung von Interviews mit Unternehmensverantwortlichen, um relevante Systeme, Prozesse und interne Kontrollen bezüglich der geprüften Berichtsinhalte, welche die Erhebung der Informationen für die Berichterstattung unterstützen, zu verstehen;

- Durchsicht der relevanten Dokumente auf Konzern-, Vorstands- und Managementebene, um Bewusstsein und Priorität der Themen in der nichtfinanziellen Berichterstattung zu beurteilen und um zu verstehen, wie die Weiterentwicklung von Prozessen und Kontrollen umgesetzt wurde;

- Erhebung der Risikomanagement- und Governance-Prozesse in Bezug auf Nachhaltigkeit und kritische Evaluierung der Darstellung in der nichtfinanziellen Berichterstattung;
- Durchführung analytischer Prüfungshandlungen auf Unternehmensebene;

- Stichprobenartige Überprüfung der Daten und Prozesse, um zu erheben, ob diese auf Konzernebene angemessen übernommen, konsolidiert und berichtet wurden. Dies umfasste die Beurteilung, ob die Daten in genauer, verlässlicher und vollständiger Art und Weise berichtet wurden;

- Bewertung der Berichterstattung zu wesentlichen Themen, welche im Rahmen von Stakeholder:innendialogen angesprochen wurden, über welche in Medien Bericht erstattet wurde und auf welche wesentliche Wettbewerber in ihren ökologischen und gesellschaftlichen Berichten Bezug nehmen;

- Evaluierung der unternehmensinternen Wesentlichkeitsanalyse unter Einbeziehung von branchenspezifischen Megatrends sowie Aspekten von GRI;

- Beurteilung, ob die Anforderungen gemäß § 267a UGB angemessen adressiert wurden;

- Beurteilung, ob die Anforderungen der EU-Taxonomie-VO angemessen adressiert wurden;

- Stichprobenartige Überprüfung der Aussagen in der nichtfinanziellen Berichterstattung 2021 auf Basis der Berichtsgrundsätze der GRI-Standards und

- Beurteilung, ob für die Kern-Option die GRI-Standards konform angewendet wurden.

Gegenstand unseres Auftrags war weder eine Abschlussprüfung noch eine prüferische Durchsicht von vergangenheitsorientierten Finanzinformationen. Die im Rahmen der Jahresabschlussprüfung geprüften Leistungsindikatoren und Aussagen sowie Informationen aus dem Corporate-Governance-Bericht und der Risikoberichterstattung wurden von uns keiner Prüfung unterzogen. Wir überprüften lediglich die GRI-konforme Darstellung dieser Informationen in der Berichterstattung. Ebenso war weder die Aufdeckung und Aufklärung strafrechtlicher Tatbestände, wie zum Beispiel Unterschlagungen oder sonstige Untreuehandlungen und Ordnungswidrigkeiten, noch die Beurteilung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung Gegenstand unseres Auftrags. Weiters waren Zahlen, die aus externen Studien entnommen wurden, zukunftsbezogene Angaben sowie Vorjahreszahlen nicht Gegenstand unserer Beauftragung. Im Bericht wurden die im GRI-Inhaltsindex angeführten Verweise, jedoch nicht darüber hinausgehende weitere (Web-)Verweise geprüft.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unsere zusammenfassende Beurteilung zu dienen.

Wir erstatten diesen Bericht auf Grundlage des mit Ihnen geschlossenen Auftrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe“[4] zugrunde liegen.

Zusammenfassende Beurteilung

Auf Basis unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung 2021 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit § 267a UGB (NaDiVeG), der EU-Taxonomie-VO sowie den GRI-Standards dargestellt wurde.

Wien, 31. März 2022

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Unterschrieben

Stefan Uher
qualifiziert elektronisch unterfertigt

Mag. Stefan Uher

Unterschrieben

Georg Christian Rogl, 31.03.2022
qualifiziert elektronisch unterfertigt

i.V. DI Georg Rogl

[4] Fassung vom 18. April 2018, herausgegeben von der Kammer der Wirtschaftstreuhänder, Kapitel 7, http://www.kwt.or.at/PortalData/1/Resources/aab/AAB_2018_de.pdf

07/05

Smarte Mobilität für Waidhofen an der Ybbs

Mit der Bahn in die Arbeit, mit dem E-Scooter durch die Stadt oder mit dem Mietauto zum Ausflugsziel – in der Bezirkshauptstadt wurde ein innovatives Angebot für die erste und letzte Meile vorgestellt. Die klimaschonenden Sharingdienste im umweltfreundlichen 360-Grad-Radius der ÖBB ergänzen den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr. Ab sofort stehen in der Statutarstadt im Mostviertel zwei Carsharingautos an zwei unterschiedlichen Standorten – am Bahnhof und im Stadtzentrum – und 35 TIER E-Scooter zur Bewältigung der „ersten" und „letzten" Meile zur Verfügung, die über die wegfinder-App buchbar sind.

Highlights 2021

Kurz gemeldet

21/01 Strom aus Sonnenenergie in Oberösterreich. Am Hauptbahnhof Wels hat die ÖBB-Infrastruktur AG eine der ersten Fotovoltaikanlagen in Oberösterreich in Betrieb genommen. Weitere Anlagen für die Stromerzeugung aus Sonnenkraft sind geplant. Die ÖBB sind damit klarer Vorreiter bei der Stromgewinnung aus Solarenergie.

23/04 ÖBB Bilanz 2020: Mit ruhiger Hand durch die Krise gesteuert. Trotz großer Herausforderungen durch die Coronakrise ist es im Jahr 2020 gelungen, den starken Umsatzeinbruch von 700 Millionen Euro abzufedern. Durch schnelles Gegensteuern und massive Einsparungen von rund 380 Millionen Euro konnten die ÖBB mehr als die Hälfte des Umsatzentfalls selbst schultern. Dazu kam ein grundvernünftiges Eisenbahnpaket der Bundesregierung als Hilfe für den gesamten Sektor.

05/02

Klimafreundliche E-Busse für südliches Weinviertel

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

19/05

Es summt und brummt bei den ÖBB

Mit dem Projekt „ÖBB Schienenbienen" wird besonders der Biene ein Platz geboten. Ihr Lebensraum sind Blühwiesen – ein Schatz, den die ÖBB entlang der Bahn ausreichend bietet und nun den Tieren zur Verfügung stellt. Gestartet wurde mit insgesamt acht ÖBB Flächen in ganz Österreich.

04/10

Nightjet-Upgrade

Um die bestehende Nachtzugflotte zu modernisieren und den Komfort und das Angebot für die Reisenden zu erhöhen, haben die ÖBB ein Upgrade-Programm gestartet. Insgesamt 22 Sitzwagen aus der Bestandsflotte werden von den ÖBB Technische Services zu neuen Multifunktions-Liegewagen für die ÖBB Nightjets upgegradet. Als neue „comfort-Liegewagen“ werden sie einzeln in die bestehenden Nightjet-Züge eingegliedert.

04/11

Next Level Lehre: ÖBB starten neue Lehrlingskampagne

Next Level Lehre: ÖBB starten neue Lehrlingskampagne
Rund und 600 neue Lehrlinge werden bei den ÖBB Jahr für Jahr gesucht. Um hier die besten Köpfe zu erreichen und für das Klimaschutzunternehmen Nr. 1 zu begeistern, wurde eine neue Sci-Fi-Game-Kampagne kreiert.

Kurz gemeldet

26/07 Solaroffensive in Vorarlberg fortgesetzt. Nach dem Bahnhof Hohenems hat die ÖBB-Infrastruktur AG am Bahnhof Rankweil eine weitere Fotovoltaikanlage in Vorarlberg errichtet. Der Bahnhof Rankweil kann damit zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbarer Energie versorgt werden. Die ÖBB setzen damit ein weiteres klares Zeichen für mehr Stromgewinnung aus Solarenergie.

12/08 Wichtige Etappe für Megaprojekt Koralmbahn. Zwischen Graz und Weitendorf entsteht der letzte große Rohbauabschnitt der 130 Kilometer langen Hochleistungsstrecke von Graz nach Klagenfurt. Technisches Highlight ist eine 3,2 Kilometer lange Unterflurtrasse.

Highlights 2021

30/09

Vorverkauf für KlimaTicket gestartet

Mit 1. Oktober startete der Vorverkauf für das KlimaTicket an allen Personenkassen der ÖBB mit dem Early-Bird-Preis von 949 Euro. Seit 26. Oktober kann man mit dem KlimaTicket in allen öffentlichen Verkehrsmitteln durch ganz Österreich reisen – seit 1. November dann zum regulären Preis von 1.095 Euro.

Impressum

Anfragen zum Nachhaltigkeitsbericht GRI 102-53
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 Kund:innenservice
Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kund:innenservice.
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
Lisa-Sophie Diasek, Laura Fariello, Herbert Minarik, Cornelia Walch

Autor:innen
Christa Danner, Lisa-Sophie Diasek, Julia Kropik, Herbert Minarik, Friedrich Ruhm, Cornelia Walch

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung
Matthias Flödl & Sebastian Treytl
www.newstouse.at

Verantwortlich für den Inhalt
Christoph Hirschmann (Compliance), Traude Kogoj (Vielfalt & Chancengleichheit), Gernot Netinger (Sustainable Finance), Heinz Rosenauer (Gesundheit, Verlässlicher Arbeitgeber, Generationenmanagement, Aus- und Weiterbildung), Stefan Braun (Nachhaltige Beschaffung) sowie Expert:innen aus der ÖBB-Holding AG und den Teilkonzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, Österreichische Postbus AG, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB Rail Cargo Group, ÖBB-Technische Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Business Competence Center GmbH

Fotos
Harald Eisenberger, Michael Fritscher, Kastner-ZT-GmbH, Marek Knopp, Oliver Lang, David Payr, Andreas Scheiblecker, Siemens, Roland Steinberger, ThinkstockPhotos, Hanno Thurnher, Nicole Tötschinger, Nora Turner, WeXplore, Chris Zenz, ÖBB

Produktion
ÖBB-Werbung GmbH
Produktionsnr. 111022-0082

Druck & Herstellung
Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB

Dieser Bericht wurde CO_2-neutral auf Recyclingpapier aus 100 % Altstoffen gedruckt.

© 2022, ÖBB-Holding AG

LEITBETRIEBE AUSTRIA

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

Die Angaben in diesem Bericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2021 (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/nhb2021

unsereoebb.at