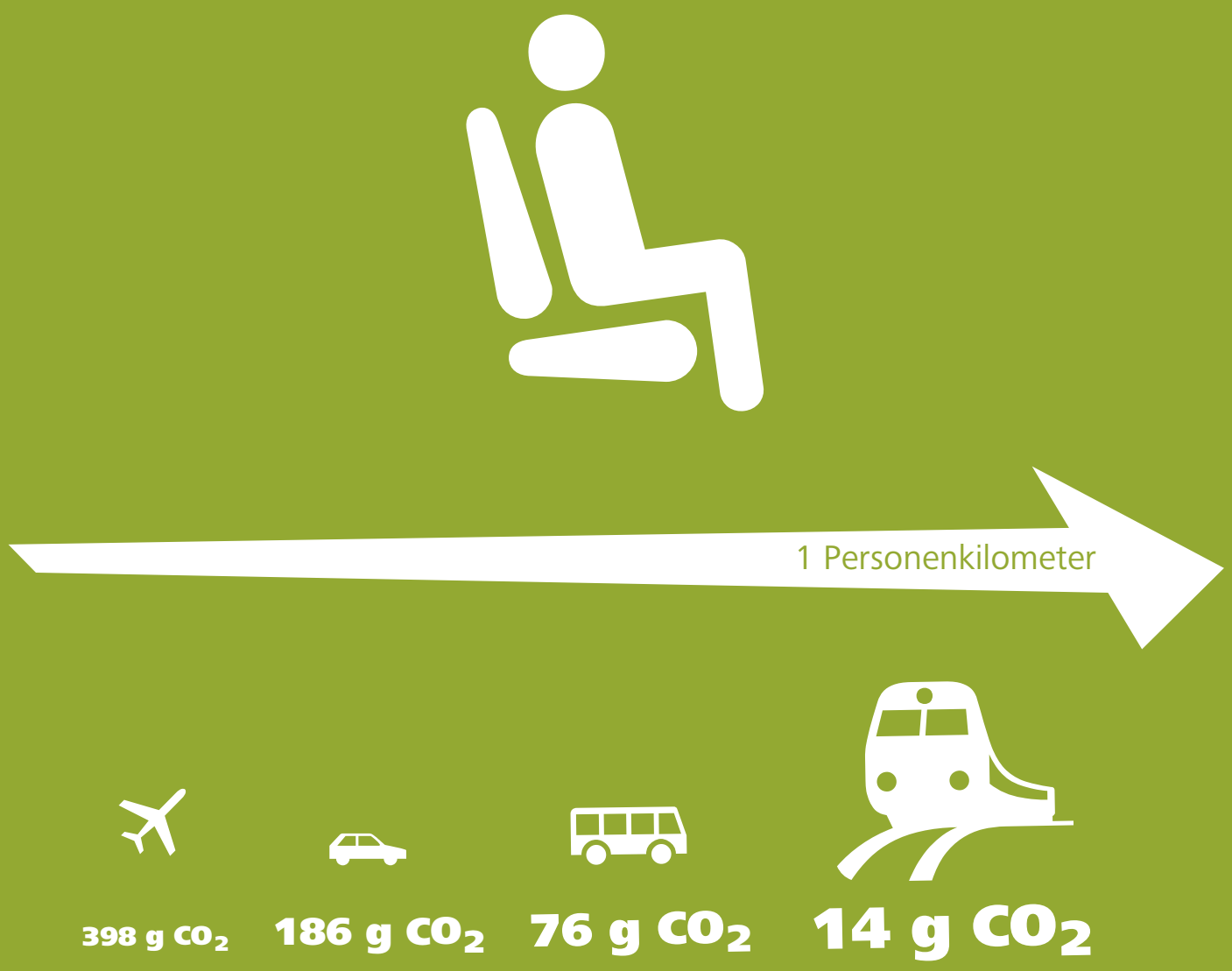
ÖBB

Immer in Bewegung

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2016/2017
ÖBB-HOLDING AG

Saubere Bahn. Mit einer Emission von 14 g CO_2 pro Personenkilometer ist die Bahn Vorreiter bei klimafreundlicher Mobilität. Im Vergleich hat ein Pkw einen 13-mal und ein Flugzeug einen 28-mal so hohen CO_2-Ausstoß.



CSR-Bericht 2016/2017
Kommentar des Vorstands

ÖBB-HOLDING-VORSTAND. Mag. Josef Halbmayr MBA (CFO), Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä (CEO)

Corporate Social Responsability, der verantwortungsvolle Umgang mit uns und unseren Ressourcen, ist kein Marketingslogan, sondern eine grundsätzliche Einstellung, die alle Ebenen unseres Arbeitens und Lebens betrifft. Nachhaltige Mobilität ist dabei eines der zentralen Themen und eine der großen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Denn die Menschen werden weiter mehr, und es zieht sie zunehmend in die Städte. Acht Milliarden Menschen leben heute auf der Erde, bis zum Jahr 2100 werden es elf Milliarden sein. Über 50 Prozent der Menschen leben bereits aktuell in städtischen Gebieten – 2100 werden es 85 Prozent sein. Und sie alle wollen „bewegt werden".

Als einer der größten Anbieter von Mobilitäts-und Logistikdienstleistungen sind wir als ÖBB dabei besonders gefordert. Denn das System Bahn verfügt über entscheidende Vorteile: Kein anderes Verkehrsmittel kann so rasch so viele Menschen komfortabel über mittlere Distanzen befördern. Und keines kann es so nachhaltig tun.

Vorfahrt beim Klimaschutz

Auf unter zwei Grad soll die globale Erwärmung bis 2050 begrenzt werden. Da der Energiebedarf aber trotzdem weiter zunimmt, braucht es eine weitgehende Dekarbonisierung aller gesellschaftlichen Prozesse, vor allem jedoch des Verkehrs. Den größten und schnellsten Beitrag dazu kann die Bahn leisten. Denn jeder mit den ÖBB zurückgelegte Personenkilometer spart 172 Gramm CO_2 im Vergleich zum Auto. Resümee: Ohne starke Bahn im Personenverkehr UND im Güterverkehr werden wir unsere Klimaziele nicht erreichen.

>

Aktuell sind drei Viertel des ÖBB Schienennetzes elektrifiziert, und der Bahnstrom in Österreich wird zu 92,1 Prozent aus erneuerbaren Energieträgern gewonnen. Vergleicht man die Leistung der Bahn mit der von Pkw und Lkw, werden mit allen Kilometern, die Personen oder Güter in einem Jahr per Schiene zurücklegen, rund drei Millionen Tonnen CO_2 eingespart. Als Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen leisten die ÖBB damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der CO_2-Ziele Österreichs und zur Sicherung unseres Lebensraums.

Als Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen leisten die ÖBB damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der CO_2-Ziele Österreichs.

Mehr als nur weniger CO_2

Die Verantwortung der ÖBB endet aber nicht bei der Einsparung von CO_2. Schließlich sind die ÖBB einer der größten Arbeitgeber des Landes. Sie sind aber auch der größte heimische Ausbilder in technischen Berufen und der mit dem breitesten Angebot. Kaum ein anderes Unternehmen in Österreich bietet eine solche Vielfalt an Karrierechancen. In Summe sind fast 42.000 MitarbeiterInnen in mehr als 100 Berufen bei den ÖBB beschäftigt, davon immer mehr Frauen. Denn Chancengleichheit ist nicht nur eine der unternehmerischen Verantwortungen, zu denen sich die ÖBB bekennen. Sie ist auch die Voraussetzung für nachhaltigen, wirtschaftlichen Erfolg.

Die ÖBB bekennen sich zu ihrer Verantwortung, und wir wollen auch eine Vorreiterrolle übernehmen. Daher haben wir uns zur Teilnahme am Global Compact der Vereinten Nationen verpflichtet. Gemeinsames Ziel dieser weltumspannenden Initiative ist die Umsetzung der auch als Agenda 2030 bezeichneten und für alle Mitgliedsstaaten der UNO geltenden „Sustainable Development Goals" (SDGs). Als ÖBB leisten wir einen Beitrag zu allen 17 SDGs. Ganz besonderen Fokus legen wir aber auf jene sieben, bei denen wir aus unserer Sicht die größte Wirkung entfalten können: Gesundheit und Wohlergehen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, hochwertige Bildung, Geschlechtergleichstellung, menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum, Industrie, Innovation und Infrastruktur, nachhaltige Städte und Gemeinden sowie Maßnahmen zum Umweltschutz.

Wirtschaftlicher Erfolg als Fundament

Diese Maßnahmen erfordern Investitionen, der wirtschaftliche Erfolg ist daher das Fundament einer nachhaltigen Entwicklung. Und auch diesbezüglich sind die ÖBB gut aufgestellt: Trotz schwieriger Rahmenbedingungen verzeichnete der Konzern im Geschäftsjahr 2016 das drittbeste Ergebnis seiner Geschichte. Bei einem stabilen Gesamtumsatz von knapp 5,3 Milliarden Euro bilanzierten 2016 erneut alle Teilkonzerne positiv und leisteten damit einen wesentlichen Beitrag zum positiven Konzernergebnis. Die ÖBB blicken daher optimistisch in die Zukunft. Und wir haben ambitionierte Ziele: Bis 2022 wollen wir – mit Bahn und Bus – mehr als 500 Millionen Fahrgäste und 150 Millionen Tonnen Güter sicher ans Ziel bringen. Und das nachhaltig!

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

Mag. Josef Halbmayr MBA
Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

Inhalt

1 **Kommentar des Vorstands**
4 **Sustainable Development Goals**

KLIMASCHUTZ & UMWELT

8 **Bahnstrom**
14 **Grüner Güterverkehr**
16 **Energieeffizienz**
22 **Aufforstung & Tierschutz**

REGION & GESELLSCHAFT

24 **Infra-Rahmenplan**
28 **Zusammenarbeit mit KMUs**

KUNDEN & INNOVATION

30 **Open Innovation**
36 **Forschung & Entwicklung**
40 **Neue Services**

UNTERNEHMEN & MITARBEITER

44 **MitarbeiterInnen**
50 **Diversity**
52 **Generationenmanagement**

EIN BILD. Wir haben bereits für unseren Geschäftsbericht das Jahr 2016 in einem Graphic Recording umsetzen lassen. Das Ergebnis ist eine Art Mindmap von unserem letzten Jahr und zugleich ein Blick in die Zukunft – alles in einer Illustration. Für den vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht haben wir ein neues, „nachhaltiges" Graphic Recording angefertigt. Das gesamte Bild finden Sie auf der Rückseite des Umschlags. Ausschnitte daraus finden Sie im Innenteil dieses Berichts.

Report

56 **Nachhaltigkeitsstrategie**
57 **Unternehmensbeschreibung**
58 **Geschäftsmodell der ÖBB**
60 **Strategische Ausrichtung**
61 **Einbindung Stakeholder**
62 **Materialitätsanalyse**
63 **Strategische Handlungsfelder**
64 Klimaschutz & Umwelt
65 Region & Gesellschaft
66 KundInnen & Innovationen
67 Unternehmen & MitarbeiterInnen
68 **Corporate Governance**
68 **Chancen & Risiken**
69 **Compliance**
70 **Facts & Figures**
71 **GRI-Index**
74 **Highlights 2016/2017**
76 **Über diesen Bericht**

DIGITAL. Den Nachhaltigkeitsbericht 2016/2017 als PDF finden Sie unter: konzern.oebb.at/csr2016

Eine globale Bewegung

SDGS. Seit 1. Jänner 2016 gelten für alle Mitgliedstaaten der UNO 17 „Sustainable Development Goals“.

Making global goals local business“ – globale Ziele zu jedermanns Angelegenheit machen. Das wollen die 193 Staaten, die sich zur Umsetzung der „Sustainable Development Goals“ bekennen. Formuliert wurden diese „Ziele für nachhaltige Entwicklung“ im September 2015 in einer Deklaration der UNO. Ein historischer Moment mit einer historischen Mission: „Transforming our World“ – unsere Welt verändern. Und die ÖBB machen mit.
Seit 1. Jänner 2016 in Kraft wurde für die Umsetzung der globalen Nachhaltigkeitsziele ein Zeitraum von 15 Jahren festgelegt. Die „Sustainable Development Goals“ (kurz SDGs) werden daher auch als Agenda 2030 bezeichnet. Die UNO hat damit einen neuen Weg vorgezeichnet. Die SDGs verstehen sich gemäß der 2015 verabschiedeten Deklaration als „integrierte und nicht teilbare Universal-Agenda“ und gelten für alle Mitgliedstaaten der UNO. Die 17 Oberziele (goals) werden außerdem von 169 Unterzielen (targets) ergänzt – „erläutert und konkretisiert“, wie es offiziell heißt. Beispielsweise sehen die targets das Auslaufen der Subventionen für fossile Energien oder auch für Agrar-Exporte vor.

Mensch im Mittelpunkt

Im Zentrum der nachhaltigen Entwicklung stehen dabei insbesondere die Menschen. Dabei ist vor allem die Wahrung der Menschenrechte ein wichtiger Aspekt. Um die Menschen mit den Zielen auch besser anzusprechen und in die Transformation zu einer nachhaltigen Welt aktiv einzubinden, sehen die SDGs zudem eine starke regionale bzw. lokale Ausprägung vor. Daher auch das für deren Umsetzung geltende Leitprinzip „Making global goals local business“. Die globalen Nachhaltigkeitsziele sollen vor Ort erlebbar werden.

ÖBB deklarieren sich

Eine Aufgabe, der sich die ÖBB mit Überzeugung stellen. Denn noch nie war die Zeit besser und reifer, um die immensen Potenziale, die in der Nachhaltigkeit liegen, wertbringend zu nutzen! Das gilt für die ÖBB als einen der größten Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen ebenso wie als einen der größten Arbeitgeber Österreichs mit über 40.000 MitarbeiterInnen.
Ziel der ÖBB ist es, unter anderem auf Basis der 17 SDGs, die Globalisierung sozialer und ökologischer zu gestalten.
Die ÖBB können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung aller 17 globalen Nachhaltigkeitsziele leisten. Ganz besonders wollen die ÖBB sich auf jene sieben SDGs konzentrieren, wo sie die größte Wirkung entfalten können. <

Agenda 2030

Die von der UNO formulierten **„Sustainable Development Goals“** (SDGs) stellen einen umfassenden Aktionsplan für Menschen, Planeten und Wohlstand dar. Ihr Ziel ist bis 2030 die Sicherung einer **weltweit nachhaltigen Entwicklung.**
Details unter: www.un.org/sustainabledevelopment

AGENDA 2030. Am 1. Jänner 2016 wurde die Umsetzung globaler Nachhaltigkeitsziele in einem Zeitraum von 15 Jahren festgelegt, formuliert in 17 Sustainable Development Goals, genannt SDGs

Agenda 2030

Die ÖBB leisten wertvolle Beiträge für:

Sustainable Development Goals

SDGs im Fokus der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

Gesundheit und Wohlergehen. Ein gesundes Leben für alle Menschen jedes Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

Gesundheit und Wohlergehen. Als einer der größten Arbeitgeber in Österreich übernehmen die ÖBB Verantwortung für das Wohlergehen von fast **42.000 MitarbeiterInnen** und deren Familien. Sie bieten umfangreiche **Sozial- und Nebenleistungen** an, investieren in die Verbesserung der Sicherheit, stärken Vereinbarkeit von Beruf und Familie u. v. m.

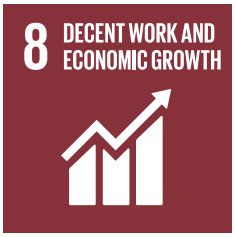
Hochwertige Bildung. Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle fördern

Hochwertige Bildung. Mit rund 1.700 Lehrlingen sind die ÖBB der größte heimische Ausbilder in technischen Berufen. Und der mit dem breitesten Angebot: **22 unterschiedliche Lehrberufe** werden von den ÖBB angeboten. Durch umfassende Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten werden unsere MitarbeiterInnen gefördert, um sich persönlich und beruflich weiterzuentwickeln. Die ÖBB haben sich das Ziel gesetzt, zu den Toparbeitgebern Österreichs zu zählen.

Geschlechtergleichstellung. Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen

Geschlechtergleichstellung. Chancengleichheit ist für die ÖBB eine Selbstverständlichkeit. Sie ist die Voraussetzung für nachhaltigen, wirtschaftlichen Erfolg. Bei den ÖBB gibt es seit 2011 eine **Gleichstellungspolicy,** die gleiche Chancen für alle MitarbeiterInnen sicherstellt. Ein besonderes Anliegen ist die **Erhöhung des Frauenanteils** im Gesamtunternehmen. Bei Neuaufnahmen, aber auch bei Neubesetzungen von Führungspositionen soll dieser auf 20 Prozent erhöht werden.

Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum. Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum. Auf 15,2 Milliarden Euro belaufen sich die Investitionen der ÖBB im Zeitraum 2017 bis 2022. Ein Programm mit nach- und werthaltigen Auswirkungen für das Wirtschaftswachstum und für die **Wertschöpfung Österreichs.** Die durch Investitionen in Infrastruktur ausgelöste Wertschöpfung verbleibt zum größten Teil in der Region. 80 Prozent der Aufträge der ÖBB werden an Österreichs kleine und mittlere Unternehmen vergeben.

Industrie, Innovation und Infrastruktur. Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Industrie, Innovation und Infrastruktur. Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl investiert kein Land in der EU mehr in den Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur als Österreich. Bei Patenten im Bereich der Bahntechnologie weist die österreichische Bahnindustrie die **weltweit höchste Erfinderdichte** auf. Die ÖBB investieren zudem selbst in Forschung und Entwicklung. Auf rund **28 Millionen Euro** beläuft sich das Volumen der fast 115 laufenden F&E-Projekte (2016).

Nachhaltige Städte und Gemeinden. Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

Nachhaltige Städte und Gemeinden. Bis ans Ende des Sonnensystems und wieder zurück. Das ist die Strecke, die die ÖBB mit Bahn und Bus zurücklegen, um mehr als **244 Millionen Fahrgäste** pro Jahr von A nach B zu bringen. Vor allem in und um die Städte leisten die ÖBB einen unverzichtbaren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung urbaner Räume und zur Sicherung von Lebensqualität. Sie bieten insbesondere **PendlerInnen und SchülerInnen** Zugang zu einem leistungsfähigen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr.

Maßnahmen zum Klimaschutz. Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

Maßnahmen zum Umweltschutz. Drei Millionen Tonnen pro Jahr – das ist die Menge an CO_2-Emissionen, die die ÖBB durch ihre Transportleistungen pro Jahr vermeiden – zudem kommen 92 Prozent des benötigten Stroms aus erneuerbaren Quellen. Die ÖBB übernehmen auch darüber hinaus **Verantwortung für Natur und Umwelt.** Beispielsweise durch verschiedene Artenschutzprojekte sowie vielfältige Ausgleichsmaßnahmen (Renaturierungen), die weit über gesetzliche Verpflichtungen hinausgehen.

IMMER IN BEWEGUNG.
Die KundInnen stehen im Mittelpunkt unserer Überlegungen – um das Angebot noch einfacher, schneller, komfortabler und sicherer zu machen. Dieser Bericht legt zusätzlich einen Fokus darauf, welche Verantwortung die ÖBB für die Gesellschaft übernehmen, und zeigt im Speziellen, wie sie Mobilität noch grüner machen.

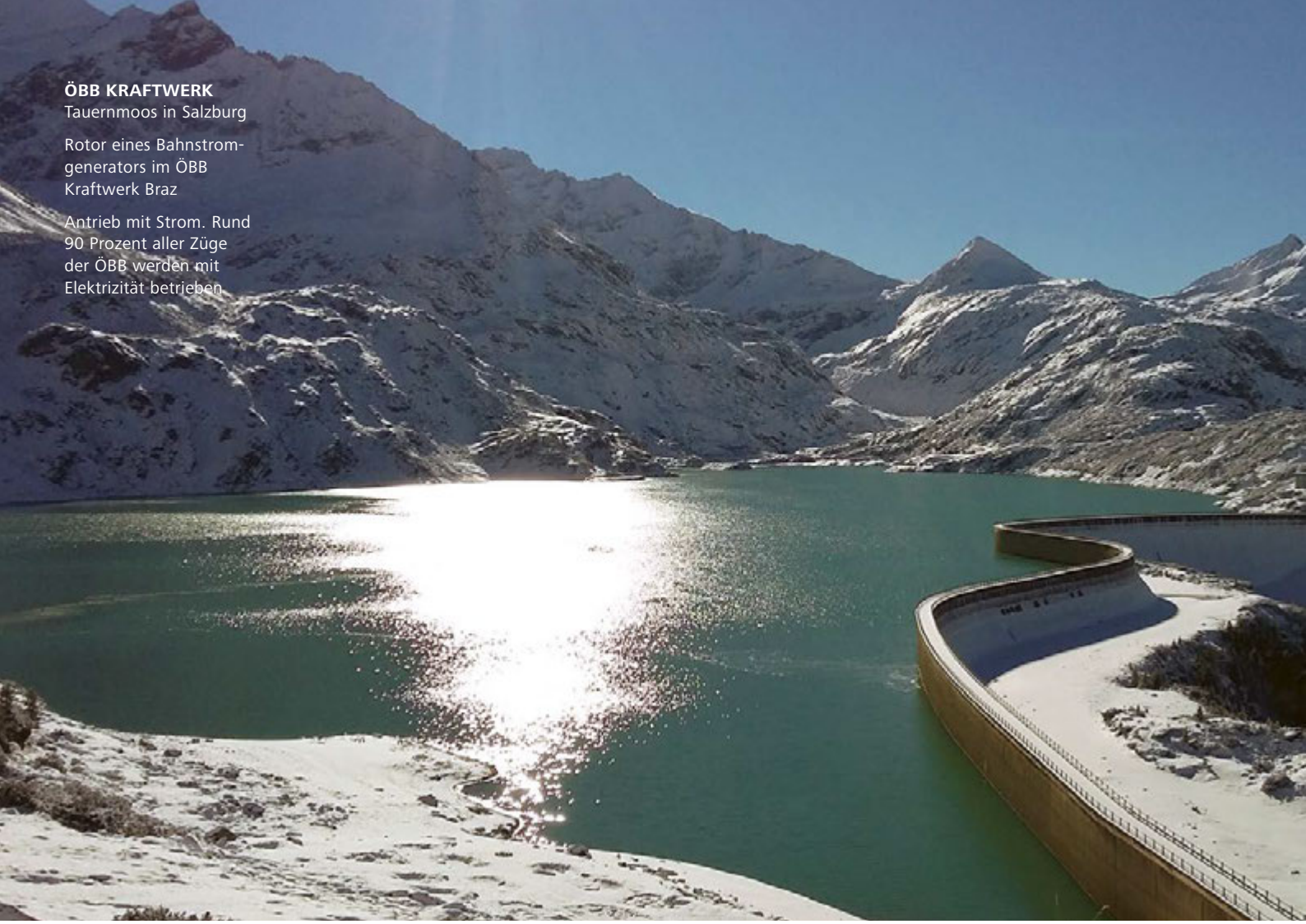
Immer in Bewegung

MODERNE MOBILITÄT. Die ÖBB bieten mit Bahn und Bus eine flächendeckende Mobilitätsversorgung für ganz Österreich. Doch die Verantwortung des Unternehmens geht weit darüber hinaus.

ÖBB KRAFTWERK
Tauernmoos in Salzburg

Rotor eines Bahnstromgenerators im ÖBB Kraftwerk Braz

Antrieb mit Strom. Rund 90 Prozent aller Züge der ÖBB werden mit Elektrizität betrieben



Unter Strom

ELEKTRIFIZIERUNG. Der Strom für die Züge der ÖBB kommt zu einem großen Teil aus den konzerneigenen Kraftwerken. Damit waren die Bundesbahnen vor 90 Jahren schon Vorreiter. Jetzt setzen sie mit neuen Projekten einmal mehr international Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit.

Widerstand. Heftigen Widerstand, den leistete in Österreich die Kohleindustrie im Verbund mit den Produzenten von Dampflokomotiven gegen die Elektrifizierung der österreichischen Bahnstrecken. In den 20er-Jahren des 20. Jahrhunderts spitzte sich der Konflikt noch einmal zu. Noch einmal, denn die Umstellung von Kohle auf Strom war an sich schon zu Zeiten der Monarchie ins Auge gefasst worden.
1907 wird die Mariazellerbahn errichtet, eine Schmalspurbahn in idyllischer Lage. Ab 1910 wird sie elektrisch betrieben. Ein Pilotprojekt, denn im Gebirge eine Lok mit Strom anzutreiben, das ist zu dieser Zeit noch ein Wagnis. Ein lohnendes, denn gerade die Gebirgsstrecken „verschlingen" Energie in Form von Kohle und Dampf.
Elektrizität hingegen wäre, dank des Wasserreichtums, überall und vor allem günstig zu haben. Die erste elektrisch betriebene Normalspurbahn ist die Mittenwaldbahn zwischen Innsbruck, Garmisch und Reutte. Doch das im Eisenbahnwesen mächtige k. u. k. Militär misstraut der Elektrizität. Und dann taumelt die Monarchie 1914 in den Weltkrieg, den sie nicht überleben wird.
Nun, in der jungen Republik, die selbst über wenig Kohlevorräte, dafür über umso mehr Potenzial an Wasserkraft verfügt, sollte das Projekt umgesetzt werden. 1925 sind erst 6,5 Prozent des österreichischen Gleisnetzes elektrifiziert – heute sind es rund 75 Prozent.
Schon die Tauernbahn wurde 1935 vollständig elektrifiziert, 1940 wurden die ersten Teilabschnitte auf der Weststrecke mit Strom versorgt, 1959 folgte die Semmeringbahn und am 30. September 1978 fuhr zum letzten Mal im fahrplanmäßigen Betrieb ein von einer Dampflok gezogener Zug auf der Erzbergbahn. >

Die Tauernbahn wurde 1935 vollständig elektrifiziert, 1940 wurden erste Teilabschnitte auf der Weststrecke mit Strom versorgt ...

ELEKTROMOBILITÄT. 90 Prozent aller Schienenwege legen die ÖBB unter Strom zurück

Sonne, Erdwärme und Menschen

Am Hauptbahnhof Wien werden innovative Wege beschritten, emissionsfrei Energie zu gewinnen. Erfolgreich.

Wenn schon ein kleiner Bahnhof wie jener in Feldbach klimaneutral funktionieren kann, welches Potenzial ergibt sich dann erst bei einem Projekt wie dem Wiener Hauptbahnhof? Ein gewaltiges. Dass das Dach des neuen Verkehrsknotenpunktes inmitten der Bundeshauptstadt mit Fotovoltaik-Paneelen versehen wird – das versteht sich beinahe schon von selbst. Immerhin 1.000 Quadratmeter Kollektoren kommen hier zum Einsatz.

Geothermie

Damit nicht genug. Zusätzliche Energie liefert die Geothermie. Die im Fundament einbetonierten, mit Glykol gefüllten Schläuche ermöglichen eine Absorberfläche von insgesamt mehr als 30.000 Quadratmetern, die sowohl im Sommer als auch im Winter einen wesentlichen Beitrag zur angenehmen Temperierung im Hauptbahnhof Wien leistet. Die Kälteleistung beträgt 475 Megawattstunden und deckt 13 Prozent des Bedarfs für Lüftung und Klimaanlagen ab. An Wärme werden 1.880 Megawattstunden und damit ein Viertel des benötigten Heizaufwands für den Hauptbahnhof selbst produziert. In Summe vermeiden die ÖBB damit immerhin 415 Tonnen CO_2-Ausstoß pro Jahr.

Und auch damit ist noch bei Weitem nicht alles Potenzial ausgereizt. Am Hauptbahnhof werden sogar die Rolltreppen zur Stromerzeugung genutzt. Ab einer gewissen Belegung mit Menschen ist die Last so groß, dass eine Rolltreppe nicht mehr vom Motor angetrieben, sondern vom Gewicht der Menschen praktisch selbst in Bewegung gehalten wird. Statt die Treppe zu bremsen, kann dieses Zuviel an Energie zur Erzeugung von Strom genutzt werden. Der Motor wird also zum Generator. Die Kosten für eine solche Installation sind vergleichsweise gering, die Wirkung ist umso nachhaltiger.

Solar-Power

Die ÖBB sind damit auf dem besten Wege, emissionsfrei unterwegs zu sein. 90 Prozent aller Schienenwege legen die ÖBB unter Strom zurück. Rund 92 Prozent des Bahnstrombedarfs der ÖBB werden aus erneuerbaren Energieträgern gedeckt. Fast 90 Prozent allein aus Wasserkraft, rund zwei Prozent aus anderen erneuerbaren Energien und der Rest ist Strom aus Erdgas. In Summe entspricht das einer jährlichen Einsparung von 3,4 Millionen Tonnen CO_2. Spannender noch als die nicht in die Luft gesetzten Tonnen an Gasen sind die Projekte, die dazu beitragen. Denn die haben es in sich. Zum Beispiel südlich von Wien. Genauer gesagt zwischen Bruck an der Leitha und Wilfleinsdorf. Dort, wo das Land schon ziemlich flach wird, die Pannonische Tiefebene grüßen lässt, mitsamt ihren steten Winden und ihrem Sonnenschein. Dort also finden sich direkt neben der Bahntrasse Solarpaneele. 7.000 Quadratmeter Paneele, schön und strikt nach Süden ausgerichtet. Und was hier abgeerntet wird, ist nichts anderes als Strom, der unmittelbar mit der von der Bahn benötigten Frequenz von 16,7 Hertz erzeugt und in die Oberleitung eingespeist wird.

Eine Weltpremiere, um das auch gesagt zu haben. Diese Solaranlage war die erste ihrer Art. Und sie übertrifft alle Erwartungen. Zum Beispiel in Sachen Leistung. 1.100 Megawattstunden sollte sie pro Jahr liefern, Strom für 200 Züge von Wien nach Salzburg, doch die Anlage liefert rund zehn Prozent mehr. Das rührt auch daher, dass der Strom gleich dort verbraucht wird, wo er erzeugt wird. Sprich, die Übertragungsverluste fallen weg. Das trägt zur Leistungssteigerung bei, das senkt die Kosten. Ein doppelt erfreulicher Nebeneffekt.

Vorzeigeprojekt

Das Pilotprojekt wird nun Schritt für Schritt ausgeweitet. Gut möglich, dass die Anlage auch zu einem Exportschlager wird. Auf der Expo im kasachischen Astana im Herbst 2017 wird sie als Attraktion aus Österreich präsentiert.

Freilich, der gesamte Strombedarf ließe sich auf diese Art und Weise nicht decken. Noch nicht. Leistungssteigerungen sind in Zukunft nicht ausgeschlossen. Doch einstweilen decken die ÖBB den Großteil ihres Energiebedarfs mit Wasserkraft. Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges beginnen am Arlberg die Bauarbeiten für das erste Speicherkraftwerk

Rund 92 Prozent des Bahnstrombedarfs der ÖBB werden aus erneuerbaren Energieträgern gedeckt, davon 90 Prozent allein aus Wasserkraft.

GRÜNE BAHN. Die ÖBB sind auf dem besten Wege, emissionsfrei unterwegs zu sein – und das schnell, sicher und komfortabel

der Bahn in Österreich. Von 1919 bis 1925 dauern die Arbeiten an, an denen fallweise bis zu 900 Personen gleichzeitig beschäftigt sind. Mit dem Kraftwerk Spullersee wird eine technische Pioniertat gesetzt. Und es werden Erfahrungen gesammelt, die beim Bau weiterer Kraftwerke zum Einsatz kommen.

Gebirgsseen

Zum Beispiel im Stubachtal im Pinzgau. Dort errichten die ÖBB auch noch in den 20er-Jahren des 20. Jahrhunderts ein Paradeprojekt. Wer heute auf der Rudolfshütte im Nationalpark Hohe Tauern ein paar Tage verbringt, um im Vorüberkraxeln ein paar 3.000er zu besteigen, die grandiose Bergwelt zu erkunden, den ungetrübten nächtlichen Sternenhimmel zu genießen (und kaum wo ist die Milchstraße glänzender und gleißender zu sehen als dort oben auf 2.600 Meter Seehöhe), der sieht unweigerlich auch die Kraftwerke der ÖBB. Stille Seen mit Potenzial. Allein im geplanten Pumpspeicherwerk Tauernmoos werden 13 Gigawattstunden pro Jahr erzeugt werden. Damit können jährlich 35.000 Züge zwischen Wien und Bregenz betrieben werden. Tauernmoos ist das größte Kraftwerk der ÖBB. In den Hohen Tauern ist es verbunden mit den älteren Anlagen Enzingerboden, Schneiderau, Uttendorf I und II. In Summe produziert dieser Kraftwerksverbund mehr als 60 Prozent des ÖBB-eigenen Stroms.

13 GWh

wird das geplante **Pumpspeicherwerk Tauernmoos** in Zukunft erzeugen. Damit können jährlich **35.000 Züge** zwischen Wien und Bregenz betrieben werden. Tauernmoos ist das größte Kraftwerk der ÖBB.

Und doch, der Strombedarf per annum der ÖBB beträgt rund 2.000 Gigawattstunden, das entspricht in etwa dem Bedarf von 424.000 Haushalten (Österreich zählt rund 3,9 Millionen Haushalte). Der Strombedarf der Bundesbahnen wird weitersteigen. Mehr Züge, mehr Verbindungen, dichtere Taktfolgen, das alles trägt dazu bei, dass mehr Energie benötigt wird. Eine Entwicklung, die sich, wenn schon nicht stoppen, so doch einbremsen lässt. Indem Effizienzpotenziale ausgelotet und ausgenutzt werden. Allein >

Die Umformung

Mit dem Strom, der bei uns aus der Steckdose kommt, kann kein Zug betrieben werden. Damit er einen Zug bewegen kann, muss er erst umgeformt werden – in unseren Umformerwerken.

Rund 90 Prozent der Betriebsleistung werden in Elektrotraktion durchgeführt. Doch die Bahn fährt mit Bahnstrom. Und der weist eine Frequenz von 16,7 Hertz auf. Normalstrom hingegen hat eine Frequenz von 50 Hertz. Es gilt nun also, den Strom, der zum Beispiel aus dem öffentlichen Netz zugekauft wird, umzuwandeln. Das geschieht in den fünf Umformerwerken und zwei Umrichterwerken der ÖBB, allgemein als Frequenzumformer bekannt.

Mit 16,7 Hz unterwegs

Bahnstrom wird mit einem sogenannten 16,7-Hz-Einphasensynchrongenerator erzeugt. Der Antrieb dieses Generators erfolgt nicht, wie bei einem Wasserkraftwerk, durch eine Turbine, sondern durch einen Drehstromsynchronmotor, der aus dem öffentlichen 50-Hz-Netz gespeist wird.

durch Maßnahmen wie energiebewussteres Fahren mit den Triebfahrzeugen, also vorausschauend und bedacht und aufeinander abgestimmt, lassen sich innerhalb von 52 Wochen gut 62 Gigawattstunden Energie einsparen. Der erwartete Jahresenergiebedarf der ÖBB wird 2025 zwischen 2.700 und 3.200 Gigawattstunden liegen.
Also setzen die ÖBB neben der Nutzung aller Effizienzpotenziale auf den weiteren Ausbau der eigenen, emissionsfreien Energiegewinnung. Zu den bestehenden acht eigenen sowie den vier Partnerkraftwerken sollen sich zusätzliche Windparks, (Klein-)Wasserkraftwerke und die bereits beschriebenen Solaranlagen gesellen. Und es geht darum, langfristige Stromlieferverträge abzuschließen oder gezielte Beteiligungen an Projekten zur Gewinnung aus erneuerbaren Quellen einzugehen. <

GUT GEWARTET. 2016 wurde der Stausee Tauernmoos entleert, damit die Anlagenteile überprüft werden

Der Bahnstrom und seine Geschichte

HISTORISCH. Schon in ihren jungen Jahren hatte man die Idee, Züge mit Strom zu betreiben. Bis sich Strom zur Hauptenergiequelle für die Traktion entwickelte, hat es dann noch eine Weile gedauert.

1879 präsentierte Werner von Siemens bei der Gewerbeausstellung in Berlin die erste elektrische Zugmaschine. Bei der folgenden Elektrifizierung wurde aus technischen Gründen Gleichstrom für die elektrische Zugförderung verwendet. Grund dafür ist die für den Traktionsbetrieb optimale Zugkraft-Geschwindigkeitscharakteristik des als Antriebsmaschine verwendeten Reihenschlusskommutatormotors. Daher sind im Weltmaßstab auch heute noch über die Hälfte aller elektrischen Bahnen Gleichstrombahnen. Nachteil der bestehenden Gleichstrombahnen sind die niedrigen Nennspannungen. Damit verknüpft sind große Ströme zum Übertragen der erforderlichen Traktionsleistungen.

Gleichspannungstraktion

Anfang des 20. Jahrhunderts war man deshalb bemüht, die technischen Vorteile der Gleichspannungstraktion mit der Transformierbarkeit des Wechselstromes zu verknüpfen. Ziel war damals ein Einphasenwechselstromreihen-

Der Strombedarf der ÖBB beträgt rund 2.000 Gigawattstunden pro Jahr, das entspricht etwa dem Bedarf von 424.000 Haushalten.

konnten, die 45 Meter unter dem Wasserspiegel liegen

schlussmotor als Antriebsmaschine, der mit Einphasenwechselstrom der Frequenz der Landesnetze, in Deutschland und Mitteleuropa 50 Hz, gespeist werden sollte. Bedingt durch den damaligen Entwicklungsstand konnten technische Probleme zu dieser Zeit nicht gelöst werden.
Die mannigfaltigen Bemühungen führten deswegen zu der Traktionsenergieversorgung mit einer Frequenz von 16,7 Hz, bei der die Traktionsenergie einphasig in einem eigenen Bahnnetz aufgebracht und verteilt wird.
Ein Übereinkommen der mitteleuropäischen Bahnverwaltungen zielte 1912 darauf ab, die Bahnelektrifizierung auf der 16,7-Hz-Sonderfrequenz durchzuführen. Drei deutsche Bahnverwaltungen führten diese Bahnstromart zur Jahreswende 1912/13 ein, die auch die Länder Österreich, Schweiz, Norwegen und Schweden übernahmen. Dadurch konnten die Vorteile in der Traktionstechnik mit den Vorteilen des Wechselstromes verknüpft werden. Erste Erfahrungen mit einem 50-Hz-Bahnstromsystem wurden in den 40er-Jahren gewonnen. Durch den technischen Fortschritt ist diese Bahnstromart gegenwärtig in Ländern, die mit der Elektrifizierung ihrer Eisenbahnen ab dem Jahr 1940 begonnen haben, dominierend.

16,7-Hz-Einphasenwechselstrom

Trotz der frühen Systementscheidung hat sich die Stromart 16,7-Hz-Einphasenwechselstrom auch für die Elektrifizierung des elektrischen Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsverkehrs als besonders leistungsfähig und effektiv erwiesen, sodass heute neben der 25-kV-, 50-Hz- auch die 15-kV-16-2/3Hz-Technik für den Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsverkehr als gleichberechtigt angesehen wird. <
(Ausschnitt aus dem Buch „175 Jahre Eisenbahn in Österreich“, Brandstätter Verlag, Wien)

ÖBB RAILJET.
Der Premiumzug der ÖBB, unterwegs mit bis zu 250 km/h und angetrieben mit Strom

Wie man ein Kraftwerk säubert

Auch ein Stausee muss gewartet werden. Wenn es dann einmal so weit ist, steht eine Unternehmung der Superlative an.

Der Stausee Tauernmoossee im Pinzgauer Stubachtal hat ein Fassungsvermögen von 55 Millionen Kubikmeter, das entspricht dem zwanzigfachen Volumen der Cheopspyramide. Beeindruckend. Noch beeindruckender ist aber die Arbeit, die laufende Betreuung dieses Stausees und seiner Infrastruktur. Wenn zum Beispiel der See entleert werden muss. Grundsätzlich alle zehn Jahre ist das der Fall, zuletzt 2016. Entleert muss der See werden, damit die Anlagenteile überprüft werden können, die ansonsten 45 Meter unter dem Wasserspiegel liegen. So wie der Einlauf in den Kraftabstieg. Oder der Hauptwasserhahn mit zwei Metern Durchmesser am tiefsten Punkt der Staumauer und das Notventil, um im Fall des Falles das Speicherwasser rasch ablassen zu können. Und selbstverständlich muss der Korrosionsschutz der 900 Meter langen Druckrohrleitung erneuert werden und, und, und.

Im Hochgebirge

Üblicherweise ist der Stausee bis zu einer Seehöhe von 2.023 Metern gefüllt. So kann das gesammelte Wasser das ganze Jahr über für die Stromerzeugung genutzt werden. Steht nun eine Entleerung an, dann ist das ein Prozess, der sich über einige Monate hinwegzieht. Schritt für Schritt wird der Wasserspiegel abgesenkt. So langsam und gezielt, dass es weder fisch- noch gewässerökologisch Einwände gibt. Bis dann, endlich, der See mitten im Winter, im Februar, komplett leer ist. Einen Monat haben die BauarbeiterInnen dann Zeit, ihre Arbeiten durchzuführen. Wohlgemerkt im Hochgebirge, im Winter.
Parallel zu den Arbeiten im Inneren des Stausees erfolgen Wartungsarbeiten außerhalb, also an den Druckrohrleitungen und in den Kraftwerken. Doch schon Mitte März beginnt das langsame Befüllen des Sees wieder, bis in rund zehn Jahren der gesamte Vorgang wiederholt wird.

Noch grüner geht nimmer

GRÜNER GÜTERVERKEHR. Die Rail Cargo Group macht ohnedies nachhaltige Güter nochmals umweltfreundlicher und erspart dem Klima damit zwei LKW-Kolonnen, die rund um die Erde führen würden – pro Jahr!

Was haben der Rohstoff Holz und ein leeres Gurkenglas, das sich in einem Altglascontainer befindet, gemeinsam? Stimmt – beide sind nachhaltig. Holz ist ein nachwachsender und ressourcenschonender Baustoff, der als Kohlenstoffspeicher unsere Umwelt entlastet und beim Wachsen auch noch gute Luft und sauberes Wasser produziert. Und auch Altglas, das gesammelt und anschließend recycelt wird, ist ein unendlich oft wiederverwertbarer und damit „grüner" Werkstoff.
Aber so richtig nachhaltig werden Holz und Altglas dann, wenn sie auch umweltfreundlich transportiert werden. Und genau dafür sorgt die Rail Cargo Group. Sie befördert jährlich über 82 Millionen Tonnen Güter in und durch Österreich. Pro Jahr erspart das der Umwelt eine Million Tonnen CO_2 – oder eine durchgängige LKW-Schlange, die zweimal um die Erde führen würde.

Öko-Rohstoffe auf Schiene

Bleiben wir beim Holz. Tatsächlich ist die Rail Cargo Group der größte Holztransporteur Mitteleuropas. Mit den Vorteilen eines „One-Stop-Shops" erfüllt die Rail Cargo Group die hohen Anforderungen der Holzbranche und beherrscht das 1 x 1 in der Beförderung nachwachsender Rohstoffe. Dafür konzipiert und organisiert ein eigens auf die Holzbranche spezialisiertes Expertenteam durchdachte Gesamtlösungen für internationale Transporte. Innovative Lösungen und spezielle Waggons ermöglichen sowohl den Rundholz- als auch Schnittholz- und Containertransport. Die Einhaltung exakter Lieferfristen sowie ein professionelles Abweichungs- und Reaktionsmanagement sind dabei wesentlich, um Just-in-time-Lieferungen sicherstellen zu können. Auch Stora Enso, einer der führenden Anbieter nachhaltiger Lösungen für Bau- und Wohnzwecke, setzt auf die Expertise der Rail Cargo Group.

DIE RAIL CARGO GROUP transportiert jährlich über 82

Partner für Glas-Recycling

Ähnlich umweltfreundlich ist das Gurkenglas – sofern es im Altglascontainer gelandet ist. Denn durch den Einsatz von Altglas werden bei der Produktion neuer Glasverpackungen neben CO_2-Emissionen sowohl der Energieverbrauch als auch beträchtliche Mengen an natürlichen Rohstoffen, wie etwa Sand, Soda und Kalk, eingespart.
In Österreich steuert Austria Glas Recycling (ARA) seit mehr als vierzig Jahren den Materialkreislauf der Glasverpackungen von Betrieben und privaten Haushalten. Die grüne Logistik dazu übernimmt die Rail Cargo Group.
Von über 100 zentralen Sammelstellen bzw. Zwischendepots wird das gesammelte Weiß- und Buntglas mit der Bahn zu drei österreichischen Verwertern transportiert. Außerdem gibt es zehn große Sammelstellen,

Richtig nachhaltig werden Holz und Altglas dann, wenn sie auch umweltfreundlich transportiert werden. Und dafür sorgt die Rail Cargo Group.

Millionen Tonnen Güter. Das erspart der Umwelt Emissionen von rund einer Million Tonnen CO_2

von denen das gesammelte Altglas in konventionelle Güterwagen verladen und ebenfalls per Schiene zu den Glaswerken gebracht wird, in denen das Altglas verwertet wird.

Immer in Bewegung ...

Trotzdem also gerade der Güterverkehr einen derartigen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, steht er jedoch in einem harten Wettbewerb. Der niedrige Dieselpreis, niedrige Steuern und fehlende LKW-Mautsysteme machen die Straße einfach billiger. Dazu kommt, dass auch auf der Schiene der Wettbewerb steigt. Alleine in Österreich zählen die ÖBB 32 Mitbewerber, über der Grenze sind es alleine in Deutschland 447. Und auch der technologische Fortschritt – Stichwort Digitalisierung – macht es notwendig, sich laufend den Entwicklungen auf dem Markt und sich verändernden Kundenanforderungen anzupassen.
Dank der erfolgreichen Umsetzung der Strategie „FIT 2015" ist die Rail Cargo Group jedoch gut aufgestellt, um sich diesen Herausforderungen auf dem Markt zu stellen. Im Zuge des neuen Strategieprogramms wurde der Transformationsprozess „Trans-4Cargo" ins Leben gerufen. Dabei geht es unter anderem um zwei Stoßrichtungen: erstens, bei den wesentlichen Innovationen auf dem Bahnlogistikmarkt stets am Laufenden zu bleiben. Und zweitens, potenzielle neue profitable Geschäftsmodelle zu identifizieren und rasch umzusetzen.

100

zentrale Sammelstellen bzw. Zwischendepots gibt es österreichweit – von dort wird das gesammelte Weiß- und Buntglas mit der Bahn **zu drei österreichischen Verwertern transportiert.** Außerdem gibt es zehn große Sammelstellen, von denen das gesammelte Altglas in konventionelle **Güterwagen verladen und ebenfalls per Schiene** zu den Glaswerken gebracht wird.

... digital und global

Denn klar ist: Die Kunden erwarten schnelle, zuverlässige und individuell angepasste Transportlösungen – 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche, 52 Wochen im Jahr. Eine zentrale Rolle dabei spielt die Digitalisierung. Sie verändert nicht nur unser privates Leben, sie schafft auch neue Möglichkeiten im Güterverkehr und verändert die Beziehungen der Rail Cargo Group zu Partnern und Kunden. Das geht sogar so weit, dass im Zuge der Initiative „Cargo-Vision" diskutiert wird, das gesamte Geschäftsmodell der Rail Cargo Group zu digitalisieren. Zusätzlich werden im Open-Innovation-Zukunftslabor neue Ideen und Zugänge erarbeitet und formuliert.
Ein anderes Thema ist die Globalisierung. Diese findet im Güterverkehr täglich statt. Um auch hier eine nachhaltige Lösung anbieten zu können, ist es wichtig, dass die Rail Cargo Group ihre Kunden auch in neue Märkte begleitet. Schon jetzt bedient die Rail Cargo Group das Gebiet zwischen Nordsee und dem Schwarzen Meer und ist in 18 Ländern präsent, davon in zehn mit Eigentraktion.
Durch strategische Partnerschaften und Ankäufe wird die Marktpräsenz quer durch Europa verstärkt. Ein Beispiel dafür ist die 2016 erfolgte Übernahme des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens PCT Private Car Train (mittlerweile Rail Cargo Carrier – PCT) von der ARS Altmann Gruppe. Durch diese Akquisition wird nicht nur eine durchgehende Schienenverbindung von Deutschland bis nach Ungarn in Eigenproduktion sichergestellt, sondern auch ein gleichbleibend hohes Serviceniveau. <

KLIMASCHUTZ & UMWELT

Weniger ist mehr

ENERGIEEFFIZIENZ. Sechs Jahre lief das große, konzernweite Energiesparprojekt. Was damit alles erreicht werden konnte, was sich seit Beginn der Maßnahmen 2011 so getan hat – und vor allem auch in Zukunft tun wird –, erfahren Sie in unserem Überblick.

Rund 65.000-mal könnten Sie von Wien nach London und wieder retour fliegen – so viele CO_2-Emissionen konnten bislang durch das Projekt eingespart werden. Konkret sind das 34.000 Tonnen. Oder anders ausgedrückt: 185 Gigawattstunden Energie wurden 2016 gegenüber 2011 eingespart, das entspricht Energiekosten von 16,5 Millionen Euro.
Zu verdanken haben die ÖBB das bisher Erreichte den Einsparungen und Effizienzsteigerungen in vielen unterschiedlichen Bereichen. So etwa beim Zugbetrieb, beim Abstellen von Triebfahrzeugen, den Postbussen, den Dienstfahrzeugen und auch den Maßnahmen im Bereich der Betriebsanlagen. Die Einsparungen konnten großteils ohne großen finanziellen Aufwand, hauptsächlich durch die Umsetzung von cleveren Ideen und durch organisatorische Änderungen erreicht werden.

Große Potenziale im Zugbetrieb

Der konzernweit größte Anteil am Energiebedarf fließt in den Zugbetrieb. Daraus ergeben sich allerdings auch große Einsparungspotenziale, die nur genutzt werden wollten. So wurden nicht nur Schienenfahrzeuge technisch verbessert, man legte den Fokus vor allem auf die energiesparende Fahrweise. Denn Tatsache ist, dass sich der Energiebedarf bei der Zugfahrt senken lässt, ohne dass es sich auf Betriebsqualität oder Fahrplan negativ auswirkt. Das Motto: „Gleiten statt Hetzen". Heute gibt es im elektronischen Buchfahrplan eine zweite Geschwindigkeitsspalte. Die erste gibt den TriebfahrzeugführerInnen das maximale Tempo vor, aus der zweiten, neu eingeführten, können sie herauslesen, welches die optimale Geschwindigkeit für eine pünktliche Fahrt ist. Damit ist der Zug energiesparender unterwegs und auch nicht zu früh im Bahnhof.

34.000

Tonnen CO_2-Emissionen könnten durch das **ÖBB-weite Energiesparprojekt** in den Jahren 2011 bis 2016 eingespart werden. Im Jahr 2016 wurden 185 Gigawattstunden Energie im Vergleich zu 2011 eingespart, das entspricht **Energiekosten von 16,5 Millionen Euro.**

Energierückgewinnung beim Bremsen

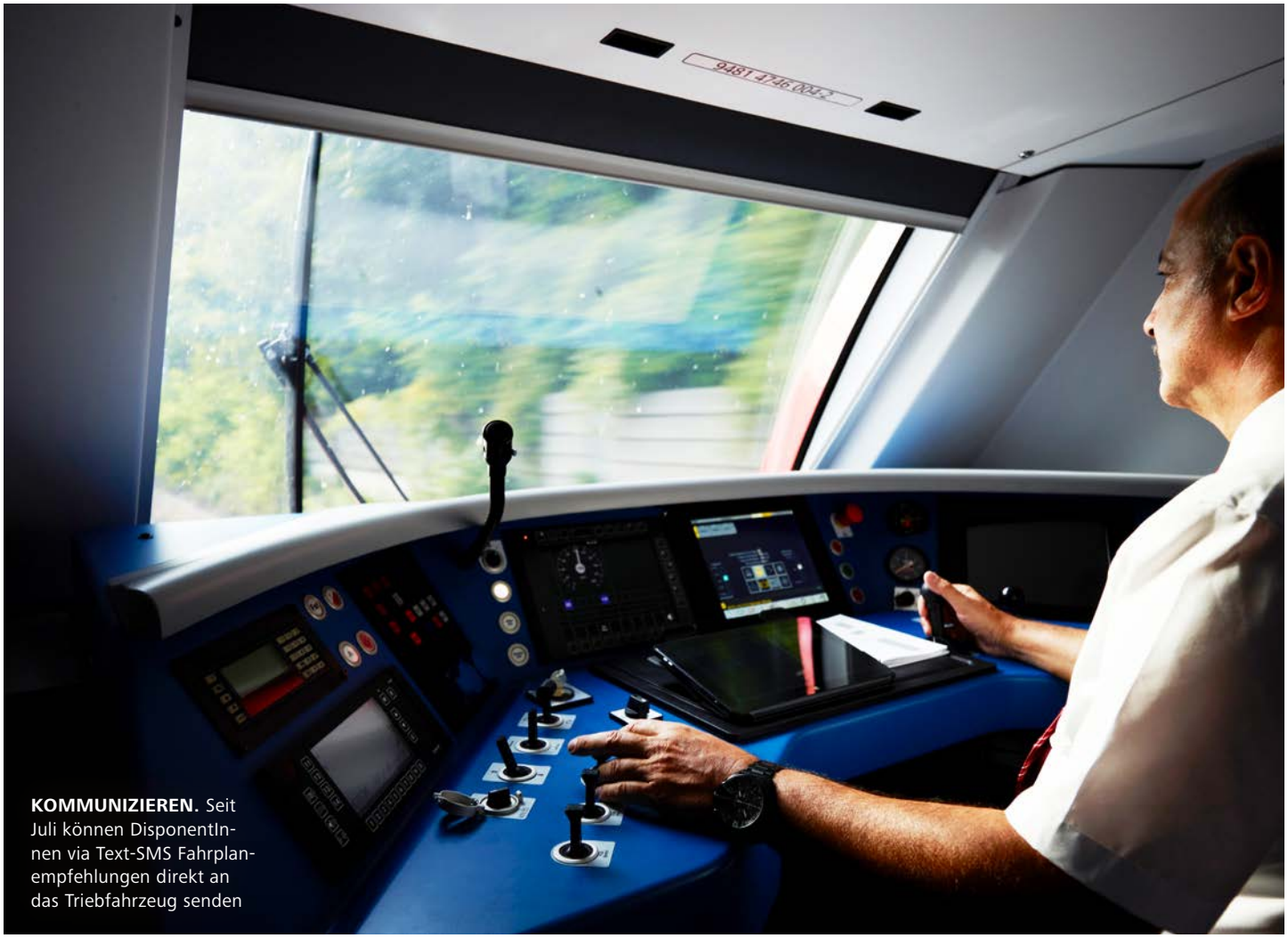
Auch die Fahrzeugtechnik spielte bei den Verbesserungen eine wesentliche Rolle. LED-Scheinwerfer und LED-Lampen im Innenbereich der Züge, eine verbesserte Software in Lokomotiven, die für niedrigeren Stromverbrauch der Nebenbetriebe sorgt, und auch neue, effizientere Triebfahrzeuge wie die neuen Cityjets sorgen heute für Einsparungen. Standardmäßig verfügen alle neuen Fahrzeuge über eine Rückspeisebremse. Bei älteren Modellen ging die in Wärme umgewandelte Bremsenergie einfach verloren. Durch die speziellen Bremsen wird diese Energie nun sinnvoll genutzt und direkt in die Oberleitung eingespeist.

Im Stillstand Energie sparen

Ein weiterer wichtiger Bereich, in dem der Energiebedarf minimiert werden konnte, ist der Abstellbereich. Großes Potenzial gab es hier vor allem bei den Reisezugwagen und Dieselfahrzeugen. Reisezugwagen müssen vorklimatisiert bzw. vorgeheizt und frostfrei gehalten werden. Damit hier keine Energie verschwendet wird, soll nun der Warmhaltebetrieb für Doppelstockwagen optimiert werden. Moderne Züge bringen manchmal auch neue, energieaufwendige Technik mit sich. Wird ein Railjet abgestellt, haben nun aber auch die vielen >

Die Schienenfahrzeuge wurden technisch verbessert und man legt den Fokus auf eine energiesparende Fahrweise.

IN 1.300 BUSSEN fährt mittlerweile der Spritsparometer mit und hilft unter anderem, den Treibstoffverbrauch im Auge zu behalten



KOMMUNIZIEREN. Seit Juli können DisponentInnen via Text-SMS Fahrplanempfehlungen direkt an das Triebfahrzeug senden

ENERGIE OPTIMAL NUTZEN. Alle neuen Garnituren wie der Cityjet verfügen nun standardmäßig über eine

Bildschirme im Innenbereich Pause. Das erhöht deren Lebensdauer und sorgt für längere Wartungszyklen. Zum Vorwärmen der Fahrmotoren von Dieselloks werden mittlerweile keine Ölbrenner, sondern Strom eingesetzt und die Motoren werden in Verschubpausen abgestellt. Derzeit noch im Test befindet sich eine Stoppautomatik für Dieseltriebfahrzeuge.

Energiesparen als Dauerbrenner

Natürlich ist das Energiesparen eine nachhaltige Angelegenheit und so war damit nach Ablauf des Projekts 2016 auch nicht einfach Schluss. Der nächste Meilenstein: das Maßnahmenpaket 2020, an dem die EnergiesparmanagerInnen der ÖBB bereits seit letztem Herbst intensiv arbeiten. Ziel der Initiative ist es, bis 2020 die konzernweite Energieeffizienz um 7,5 Prozent gegenüber 2014 zu steigern. Dazu wird untersucht, welche Maßnahmen noch intensiviert werden können und wo man gänzlich neue Wege gehen muss. Anders als bei den Maßnahmen bis 2016 ist aber auch klar, dass man hier teilweise mit Investitionen rechnen muss, um langfristige Einsparungen zu erreichen.

Mehr Information und Kommunikation für weniger Energie

Im Juli startet ein Testbetrieb, bei dem die DisponentInnen in der Betriebsführungszentrale, also jene KollegInnen, die für die Grundlage von pünktlichen und konfliktfreien Zugfahrten sorgen, über Text-SMS mit der/dem TriebfahrzeugführerIn kommunizieren können. Dazu wurde die Betriebsführersoftware erweitert. Gibt es bei einem Zug Abweichungen zum Fahrplan, setzt die/der DisponentIn Maßnahmen, um Konflikte mit anderen Zügen zu vermeiden. Sie/Er setzt zusätzlich ein Häkchen in einer Eingabemaske des Betriebsführungssystems, woraus automatisch eine Fahrempfehlung generiert wird. Diese wird zum Triebfahrzeug übertragen und dort auf dem standardmäßig integrierten Cabradio angezeigt.
Eine Fahrempfehlung lautet beispielsweise, dass der Zug schneller fahren soll. Damit können außerplanmäßige Stopps anderer Züge vermieden werden, denn Stopps bedeuten zwangsläufig einen höheren Energieverbrauch und Zeitverlust: Bei einem schweren Güterzug kann das Anfahren mehr als zwei Minuten dauern.
In einer zweiten Phase sollen auch Fahrempfehlungen versendet werden, die konkrete Geschwindigkeitsempfehlungen enthalten – damit kann noch mehr Energie gespart werden.

Adaptive Zuglenkung in Arbeit

Diese Text-SMS sind allerdings erst die Vorstufe zu einer weit umfassenderen Neuerung. Zwar noch nicht 2020, aber bis etwa 2021 soll es die sogenannte adaptive Zuglenkung geben. Die adaptive Zuglenkung soll mögliche Konflikte automatisch erkennen und der Disponentin bzw. dem Disponenten systemunterstützt Konfliktlösungen anbieten. Diese sollen dann energieoptimiert in Echtzeit an das Triebfahrzeug übertragen werden, um der/dem TriebfahrzeugführerIn die besten Informationen für eine pünktliche Fahrt zu liefern. Alle diese Maßnahmen gehen natürlich in Richtung Automatisierung – ein Thema, das die EnergiesparmanagerInnen in Zukunft wohl grundlegend beschäftigen wird. Welche Überlegungen es dazu aktuell gibt, lesen Sie im Kasten.

Einsparungen auf der Straße

Kaum einer hört von der/vom BeifahrerIn gerne gut gemeinte Tipps und Kommentare zur Fahrweise. Wenn es um energieeffizientes und spritsparendes Fahren geht, ist

Die ÖBB setzen im Verschub in Zukunft auf E-Hybridloks.

Rückspeisebremse

das allerdings etwas anderes und durchaus sinnvoll. Die FahrerInnen der Postbusse wurden in eigenen Trainings auf ressourcenschonendes Fahren geschult. Denn senkt man den Spritverbrauch um nur 2 Prozent, spart das bei unserer Flotte über eine Million Euro pro Jahr.
Mit dem sogenannten Spritsparometer, einem Teil des Fahrzeugdatensystems, das mittlerweile in 1.300 Bussen mitfährt, haben die Dienststelle und auch die FahrerInnen selbst einen guten Überblick über ihren Treibstoffverbrauch, das Fahr-, Brems- und Beschleunigungsverhalten. 4 Prozent konnten so bisher eingespart werden.

Geteilte Mobilität

Mittlerweile gibt es 64 CarPools für Dienstfahrzeuge in ganz Österreich und das Angebot soll weiter ausgebaut werden. Außerdem ist angedacht, die gesamte Dienstreiseplanung für MitarbeiterInnen zu optimieren, damit sie diese effizienter und über nur eine Plattform die Buchung von Hotel, Zug und Auto vornehmen können.
Derzeit sind sechs Elektroautos für die ÖBB im Einsatz, in Zukunft sollen es sukzessive mehr werden – bis Ende des Jahres 25. Zusätzlich werden heuer noch ca. 300 NutzerInnen von Dienstfahrzeugen in eigenen Spritsparkursen auf energiesparendes Fahren geschult.

Bauen und erhalten

Auch was die Möglichkeiten für energieeffizientes Bauen angeht, war der Wiener Hauptbahnhof ein Megaprojekt. Hier reichte die Bandbreite von effizienter Beleuchtung, Kühlung, Beheizung über Wärmerückgewinnung bis hin zum Einsatz erneuerbarer Energien. Besonders wirkungsvoll ist etwa die CO_2-gesteuerte, bedarfsorientierte Lüftungsanlage. Mit speziellen Sensoren wird der CO_2-Gehalt der Luft im Bahnhof gemessen. Erst wenn dieser einen festgesetzten Grenzwert überschreitet, wird die Luft getauscht – und nicht wie bisher permanent. So spart man deutlich bei Heizungs- bzw. Kühlungskosten ein. Diese Sensoren sollen in Zukunft übrigens auch bei Zügen eingesetzt werden.
Sehen lassen kann sich auch die Fotovoltaikanlage des Wiener Hauptbahnhofes, mit der Strom aus Sonnenenergie erzeugt wird. 1.000 Quadratmeter Kollektoren sorgen für bis zu 128 Megawattstunden im Jahr, die in das hauseigene Stromnetz eingespeist werden. Damit vermeidet man den Ausstoß von rund 52 Tonnen Kohlendioxid. Noch mehr Energie liefert die Geothermieanlage. Die im Fundament einbetonierten und mit Glykol gefüllten Schläuche sorgen sowohl im Sommer als auch im Winter für angenehme Temperaturen im Bahnhof. In Summe werden damit 415 Tonnen CO_2 pro Jahr eingespart.

Automatisierungstechniken bei den ÖBB

Es geht um mehr als führerlose Züge – wohin geht die Reise?

Wer beim Stichwort Automatisierung auf der Schiene an selbstfahrende, führerlose Züge denkt, liegt damit nicht richtig. Dieser Themenbereich umfasst den gesamten Automatisierungsprozess bei der Zugfahrt, beim Verschub und der Zugvor- und -nachbereitung. Die Maßnahmen in diesem Bereich sind vielfältig. Deswegen wird in den nächsten Monaten zunächst eine Roadmap erstellt. Themenbereiche und Initiativen werden erfasst, sondiert und festgelegt, was die ÖBB in diesem Bereich erreichen möchten.

Nutzen evaluieren

Das Team wird sich die Frage stellen, was mittel- bis langfristig der Nutzen von Automatisierungstechniken sein kann und in welchem Ausmaß diese für die ÖBB einsetzbar sind. Der Fokus liegt dabei natürlich neben der Sicherheit auch auf der Erhöhung von Pünktlichkeit und Netzkapazitäten sowie der Energieeffizienz. Im Herbst soll die Roadmap vorliegen.

Aber nicht nur energieeffizientes Errichten neuer Anlagen und Bauten zahlt ein, auch das sukzessive Sanieren und die Substanzerhaltung von bestehenden Betriebsanlagen tragen ihren Teil dazu bei, dass Energie eingespart wird.

Grüne Energie für die Bahn

Vor Kurzem hat die ÖBB-Infrastruktur außerdem das weltweit erste Bahnstrom-Fotovoltaikkraftwerk eröffnet. Fotovoltaik an sich ist ja keine Innovation. Der damit erzeugte 50-Hertz-Strom ist für die Bahn allerdings erst nach einer Umrichtung in 16,7-Hertz-Strom brauchbar – dabei geht normalerweise recht viel Energie verloren. Mit der neuen Anlage in Wilfleinsdorf an der Ost- >

bahn in Niederösterreich wird direkt 16,7-Hertz-Strom erzeugt und in die Oberleitung eingespeist. Geplant sind weitere solcher Anlagen, ebenso wie Windkraftanlagen, die Bahnstrom erzeugen sollen.
Nicht zu vergessen sind auch die vielen kleinen Maßnahmen, die in Summe zu den großen Zahlen beitragen. Viele Betriebsanlagen in ganz Österreich wurden optimiert, Druckluftleckagen beseitigt, LEDs eingebaut oder aufblasbare Türdichtungen installiert.
Ein Bereich, der die EnergiesparmanagerInnen der ÖBB in den nächsten Monaten auch intensiv beschäftigen wird, ist die IT. Untersucht werden unter anderem die Optimierung von Serverlandschaften und die Nutzung von PCs und Notebooks.
Bereits realisiert wurde die Einsatzoptimierung der Stockwerkdrucker – bei etwa 1.000 Druckern führt die Reduktion des Stand-by-Betriebs zu beachtlichen Stromeinsparungen – mit der eingesparten Strommenge könnten 40 Haushalte ein Jahr versorgt werden.

To be continued

Die Möglichkeiten sind vielfältig, egal ob prominent und sichtbar wie die Fotovoltaikanlage am Hauptbahnhof oder unauffällig wie ein verkürztes Stand-by-Intervall. Allesamt tragen sie dazu bei, dass die ÖBB noch energieeffizienter werden – und aus weniger wirklich mehr. <

E-HYBRIDLOK. Zur Überbrückung oberleitungsfreier Strecken im Verschubbereich

Es geht auch anders: alternative Antriebe

ÜBERALL GRÜN UNTERWEGS. Es ist nicht wirtschaftlich, alle Strecken zu elektrifizieren, also müssen alternative Antriebe zum Diesel her.

Rund drei Viertel des ÖBB Streckennetzes sind elektrifiziert, etwa 90 Prozent der Personen-Züge fahren mit Strom. Aber was ist mit den restlichen Bereichen, unter anderem auch den Bahnhöfen und dem Verschub, die noch mit Dieselloks befahren werden müssen? Eine Elektrifizierung wäre zum Teil höchst unrentabel.
Nicht zuletzt aufgrund des UN-Klimagipfels von Paris 2015, bei dem die Staatengemeinschaft beschlossen hat, die Erderwärmung auf maximal zwei Grad zu begrenzen, müssen weiter CO_2-Emissionen eingespart werden. Es heißt also, die Nutzung des Diesel-Antriebs in Zukunft Schritt für Schritt weiter zu reduzieren – und sich den Kopf darüber zu zerbrechen, welche alternativen, emissionsfreien Antriebsmodelle es in Zukunft geben könnte. Aktuell gibt es in der Branche unterschiedliche Ansätze.

E-Hybridloks für die ÖBB

Auch die ÖBB setzen auf Hybride. Eine elektrisch betriebene Verschublok soll oberleitungsfreie Strecken im Verschubbereich mit eigener Energieversorgung überbrücken. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den Firmen TecSol und HET hat die ÖBB-Produktion an zwei Prototypen einer E-Hybridverschublok gearbeitet. Jede Version mit einem anderen Energiespeicher-Konzept. So wurde eine elektrische Verschublok der Baureihe 1063 zur Hybridlok mit Lithium-Eisenphosphat-Batterie und Superkondensatoren umgebaut, die auch auf der letzten InnoTrans große Beachtung fand. Eine zweite 1063 wird für den emissionslosen, oberleitungsfreien Betrieb modifiziert, wobei eine Brennstoffzelle die Lithium-Ionen-Batterie speist. Mit diesen Technologien könnten nicht nur Lärmemissionen und Abgase gesenkt werden, sondern auch Energie- und Wartungskosten. Der Energieverbrauch von Dieselloks ist immerhin dreimal höher als der von Elektrolokomotiven, die Wartung ist viermal so teuer.

Die Nutzung des Diesel-Antriebs soll in Zukunft Schritt für Schritt weiter reduziert werden.

DIE WASSERSTOFFTECHNOLOGIE soll überschüssige Windenergie, die sich sonst nur schwer speichern lässt, nutzbar machen

Fahren mit grünem Wasserstoff

Der französische Bahntechnik-Konzern Alstom hingegen rüstet keine Züge um, sondern arbeitet an einer gänzlich neuen Antriebsart. Ebenfalls auf der InnoTrans 2016 hat das Unternehmen den Coradia iLint vorgestellt, einen neuen, emissionsfreien Regionalzug. Bei dieser Technologie wird Diesel komplett durch Wasserstoff ersetzt. Die Tanktechnik kommt aus dem Bereich der Busse und wurde für den iLint hochskaliert. 2018 soll dann der weltweit erste Triebzug mit Brennstoffzellenantrieb in Norddeutschland einen Probebetrieb mit Fahrgästen aufnehmen. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern wird er mit einer Tankladung zwischen 600 und 800 Kilometer weit kommen.

75

Prozent des ÖBB Streckennetzes sind elektrifiziert, etwa 90 Prozent aller **Personenverkehrs-Züge fahren mit Strom.** Innovative Antriebe sollen die Nutzung des Diesel-Antriebs in Zukunft Schritt für Schritt weiter reduzieren – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wie auch im Verschub.

Überschüssige Windenergie nutzbar machen

Die Wasserstofftechnologie bringt neben dem emissionsfreien Fahren weitere Vorteile mit sich. So wird mit ihr überschüssige Windenergie, die sich sonst nur schwer speichern lässt, nutzbar gemacht. Bei der Elektrolyse wird Wasser mittels Strom aus Wind- oder Sonnenergie in Sauerstoff und Wasserstoff aufgespalten. Im Betrieb ist der iLint deutlich leiser als dieselbetriebene Fahrzeuge und gibt statt Dieselruß lediglich Wasserdampf und Wasser ab.

Der Nachteil: Die Versorgung der Züge mit Wasserstoff bedarf einer neuen Infrastruktur, da die Energie ja in diesem Fall weder aus der Oberleitung noch aus dem Dieseltank kommt.

Potenziale im Wasserstofftransport

Ein Nachteil – je nachdem aus welchem Blickwinkel man es betrachtet. Denn dass der Transport von Wasserstoff in Zukunft zu einem wichtigen Thema mit großem Potenzial werden könnte, liegt damit ebenfalls auf der Hand. Deswegen läuft bei den ÖBB seit 2016 die Machbarkeitsstudie Bulk H2OnRail. Sie soll erste Antworten zu den technischen Anforderungen an den Transport von großen Wasserstoffmengen und dessen Wirtschaftlichkeit geben und mögliche Synergien und Potenziale erkennen, die sich den ÖBB durch einen steigenden Bedarf an Wasserstofftransporten bieten. Welche der neuen Antriebsarten sich letztlich durchsetzen werden, lässt sich heute natürlich noch nicht sagen. Fest steht aber, dass die Potenziale zur Einsparung von CO_2 – obwohl die Bahn schon heute zu den energieschonendsten Verkehrsträgern zählt – noch groß sind und in gar nicht mehr so weiter Ferne liegen. <

Nicht allein auf weiter Flur

AUFFORSTUNG & TIERSCHUTZ. Zwischen Eisenstadt und Bregenz liegen nicht nur rund 5.000 Kilometer Streckennetz. Daran angrenzend erstrecken sich wertvolle Lebensräume für eine Vielzahl an Tieren und Pflanzen, die die ÖBB schützen und erhalten möchten.

Die Bahntrassen der ÖBB bieten einer Vielzahl an Arten wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete. So liebt zum Beispiel die Smaragdeidechse die trockenen und warmen Stellen an den Bahnböschungen. Fühlt sich der Wasserschlauch – eine fleischfressende Wasserpflanze – in den Kärntner Retentionsbecken der Bahn wohl, und ist dabei in bester Gesellschaft vieler seltener Vogelarten, wie etwa des Blaukehlchens. Im Inntal finden sich mehrere Biberreviere entlang der Bahn und an den Bahnböschungen der Südbahn bei Bad Vöslau wurde ein altes Exemplar der seltensten Baumart Österreichs entdeckt: ein Speierling, der wohl schon so manchen Zug vorbeiziehen gesehen hat. So vielfältig wie die Arten sind auch die Projekte, die die ÖBB-Infrastruktur umsetzt, um sie zu schützen.

Schutz von Wildtieren

Wir können zwar nicht den Hasen vor dem Uhu schützen, aber sehr wohl den Uhu vor Stromschlägen und den Hasen vor den Schienen. Dazu werden Vogelschutzhauben auf Strommasten entlang der Bahn angebracht, wo sich Greifvögel und Eulen gerne zum Spähen niederlassen.

An Stellen, an denen es traditionell Wildwechsel gibt, bauen die ÖBB Wildquerungshilfen in Form von Brücken oder Unterführungen. Außerdem läuft aktuell ein Forschungsprojekt zu Wildwarnanlagen. Die ÖBB testen akustische und optische Warnanlagen, die die weit wandernden, seltenen und geschützten Wölfe oder Luchse, vor allem aber Rehe, Hirsche und Wildschweine fernhalten sollen, sobald ein Zug naht.

4.239

Hektar **Wald** sind österreichweit im **Besitz der ÖBB.** Die Wälder entsprechen in etwa **22 Prozent der gesamten ÖBB Grundstücksflächen.** Diese Flächen gilt es, unter Kontrolle zu haben und zu pflegen. In den letzten Jahren wurden **10.000 Teilflächen** aufgesucht und der dortige **Waldbestand analysiert.**

Projekt Schazi – im Kampf gegen Neophyten

Entlang der Koralmbahn hat sich an vielen Stellen eine bei uns nicht einheimische Pflanze – ein Neophyt – ausgebreitet und überwuchert alles. Durch das übermäßige Wachstum des Japanischen Staudenknöterichs können sich einheimische Arten nicht mehr ausbreiten, die Grasnarbe verschwindet und Erosion ist die Folge. Die wollige Lösung: Man lässt Schafe und Ziegen – daher auch der Projektname Schazi – die betroffenen Stellen über Jahre beweiden, um das Wachstum des Staudenknöterichs wieder in die Bahnen zu lenken. Zusätzlich spart man sich damit auch die aufwendige Entsorgung des Mähgutes. Den Tieren dürfte der Staudenknöterich schmecken – für die heimische Tierwelt hat er aber sonst nicht viel zu bieten.

ÖBB SCHUTZWALD AUERNIG oberhalb der Tauernstre-

Die Bahntrassen der ÖBB bieten einer Vielzahl an Arten wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete.

cke in der Kärntner Gemeinde Mallnitz. Nach Windwurf und Borkenkäferbefall wurde hier aufgeforstet

Gebt den Bienen Berberitzen

Kaum ein Tag vergeht, an dem nicht irgendwo vom Bienensterben zu lesen ist. Die ÖBB können aktiv etwas dagegen unternehmen. In Zusammenarbeit mit dem Kärntner Imkerverbänden wurden die neu entstandenen Flächen entlang der Koralmbahn mit Gehölzen und Sträuchern bepflanzt, die den Bienen übers Jahr eine gute Futterquelle bieten. Hier wachsen nun Holunder, Weißdorn oder Berberitze. Das freut die Bienen.

Bodyguard Wald

Erhaltenswert und pflegebedürftig ist auch ein anderer Lebensraum: der Wald. Und zwar ganz konkret zum Schutz unserer Fahrgäste und Anlagen. Wälder schützen uns vor Naturgefahren wie etwa Steinschlag, Erosion oder Lawinen. Die ÖBB-Infrastruktur ist Eigentümerin von mehr als 4.000 Hektar Wald. Und genau diese Flächen gilt es, unter Kontrolle zu haben und zu pflegen. In den letzten Jahren wurden 10.000 Teilflächen aufgesucht und der dortige Waldbestand analysiert. Dabei kam das sogenannte ÖBB Forstoperat heraus, aus dem sich konkrete Maßnahmen für die nächsten Jahre ableiten lassen. Wo muss geschlägert werden, damit mehr Licht in den Wald fällt und junge Bäume nachwachsen können? Wo müssen alte, kranke Bäume gefällt werden, damit sie nicht auf Gleise fallen können?

Im grünen Bereich

Grundsätzlich hat das Forstoperat Positives ergeben: Ein Großteil der ÖBB-eigenen Waldflächen ist überwiegend gesund und stabil. Bei 5 Prozent der Flächen besteht derzeit akuter Handlungsbedarf. Überalterte Bäume können im Laufe der Zeit zusammenbrechen. Dadurch entstehen Lücken im Wald, die wiederum die Bildung von Lawinen und Steinschlag fördern. Und das sind eigentlich die Hauptaufgaben des sogenannten Anlagenschutzwaldes: Gemeinsam mit technischen Schutzverbauungen schützt er unsere Eisenbahninfrastruktur vor Elementargefahren wie Steinschlag, Lawinen oder Wildbächen. 2017 widmet man sich deswegen eingehend der Pflege dieser Flächen. <

Grün entlang der Schienen

Den ÖBB ist der verantwortungsvolle Umgang mit der Umwelt wichtig: Unsere Bahntrassen liegen inmitten bunter Wiesen, tiefer Wälder und verwunschener Aulandschaften.

Bei Bahninfrastrukturprojekten müssen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP) ökologische Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden. Im Juli 2016 waren **30 Bahnprojekte in der UVP-Datenbank** des Umweltbundesamtes angeführt.

In dieser Zeit wurden durch die ÖBB in ganz Österreich **viele Hundert Hektar ökologische Ausgleichsflächen** geschaffen, und zwar oft viele Jahre bevor in der Region die Bahnstrecke in Betrieb ging. Diese Flächen werden immer wieder gerne von AnrainerInnen als Naherholungsräume genutzt.

Im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen beim Bau des Semmering-Basistunnels werden **ab 2022 20.000 Bäume auf zwölf Hektar gepflanzt.** Sie alle müssen per Gesetz aus autochthoner, also ureinheimischer Vermehrung stammen.

Die rechtliche Grundlage der Initiativen zum Natur- und Artenschutz bildet die **EU-Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie,** die in den Naturschutzgesetzen der neun Bundesländer umgesetzt wurde.

Die ÖBB sind Eigentümerin von **4.239 Hektar Wald** im Sinne des Forstgesetzes, das entspricht etwa 22 Prozent der gesamten ÖBB Grundstücksflächen.

Im **Baumkataster** sind alle Bäume auf ÖBB Grundstücken wie etwa am Bahnhofsgelände etc. vermerkt. Es sind fast 20.000 Bäume, die jährlich untersucht werden.

REGION & GESELLSCHAFT

Die vielen Facetten der Infrastruktur

AUSBAU. Die Republik beauftragt die ÖBB mit dem Ausbau und der Modernisierung des Eisenbahnnetzes. Dazu werden bis 2022 rund 15,2 Milliarden Euro investiert. Ein Programm mit nach- und werthaltigen Auswirkungen. Auch auf die Bruttowertschöpfung Österreichs.

Eine erfolgreiche Volkswirtschaft beruht maßgeblich auf einer exzellenten Infrastruktur aus leistungsfähigen Verkehrsverbindungen, sicherer Energieversorgung und inzwischen auch Kommunikationsnetzen. Erst im optimalen Zusammenspiel dieser Netze können Unternehmen, kann die Wirtschaft, kann die Bevölkerung ihre Potenziale zur Geltung bringen.
Das gilt für große Staaten wie für kleine. Das gilt umso mehr, ist man Teil einer Union, die auf Kooperation über die Grenzen hinweg setzt, so wie die Europäische Union. Österreich liegt gleichsam im Zentrum dieses Wirtschaftsraums. Über die Republik hinweg verlaufen essenzielle Verbindungen zwischen dem süddeutschen Raum und dem norditalienischen, zwischen West- und Osteuropa. Umso wichtiger ist es, dass hier für die besten Voraussetzungen gesorgt wird. Zum Beispiel im Bereich der Schieneninfrastruktur. Die Republik hat sich in diesem Fall ein Ziel gesetzt: Bahnfahren soll noch attraktiver werden, mit fixen und planbaren Verbindungen an 365 Tagen im Jahr, mit den kürzestmöglichen Umsteigezeiten zwischen Nah- und Fernverkehr sowie den Busangeboten. Das gilt für den Personenverkehr.
Parallel dazu soll der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Durch den Ausbau der großen Achsen und Terminals und durch den Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung, um auf diese Weise zur klimapolitisch notwendigen Reduktion verkehrsbedingter CO_2-Emissionen beizutragen.

Ausbau von europaweiter Bedeutung

Also gibt es einen Rahmenplan, der den Ausbau der Schieneninfrastruktur festlegt. In ihm sind Projekte für die kommenden sechs Jahre exakt definiert, und er wird jedes Jahr rollierend erweitert. Im aktuellen Rahmenplan ist für die Periode 2017 bis 2022 ein Gesamtinvestitionsvolumen von 15,2 Milliarden Euro vorgesehen.
Nach Maßgabe des Verkehrsministeriums sind die Wirtschaftlichkeit der Projekte, die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und die Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem die Hauptkriterien des Programms. Das klingt technisch, hat freilich ganz konkrete Auswirkungen.
So entfällt mehr als die Hälfte des Investitionsvolumens auf Bahnhofsumbauten, Terminals und Streckenneu- und -ausbauten, Reinvestitionen in Bahnhöfe, Park & Ride-Anlagen, WLAN und Mobilfunk, Lärmschutz sowie Sicherheit und Betriebsführungssysteme. Für den Ausbau der Südstrecke inklusive Koralmbahn und Semmering-Basistunnel sind rund vier Milliarden Euro budgetiert.

Wirtschaftsräume verbinden

Im Zusammenspiel mit dem Wiener Hauptbahnhof, dem Ausbau der Pottendorfer Linie, dem Umbau des Hauptbahnhofs Graz und dem Ausbau zwischen Graz und Spielfeld rückt so eine traditionsreiche Strecke wieder in den Mittelpunkt moderner Verkehrsinfrastruktur. Schließlich war es die Südstrecke, die im 19. Jahrhundert als Pionierleistung technischen Know-hows galt, mit der Querung des Semmerings als erste leistungsfähige Gebirgsbahn Europas. Was damals übrigens nachhaltige Auswirkungen auf die Wirtschaftsräume entlang der Strecke hatte. So wie sie die neue

Im aktuellen Rahmenplan ist für die Periode 2017 bis 2022 ein Gesamtinvestitionsvolumen von 15,2 Milliarden Euro vorgesehen.

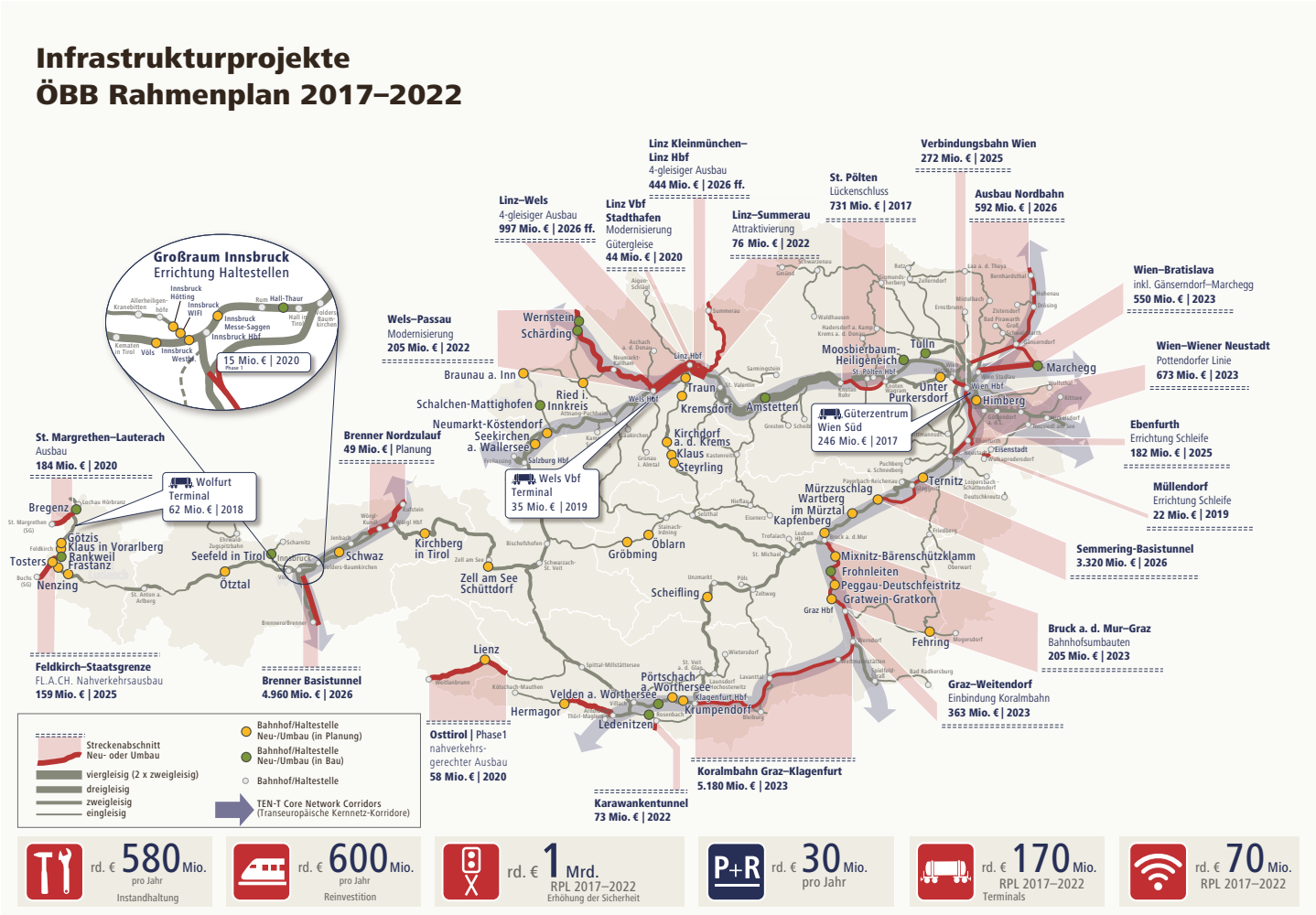
DER WIENER HAUPTBAHNHOF ist das Vorzeigeobjekt der Bahnhofsoffensive. Bis 2025 werden 270 Bahnhöfe in Österreich erneuert oder neu errichtet.

Südstrecke auch wieder haben wird. Eine exzellente und leistungsfähige Schieneninfrastruktur kann ganze Regionen beleben.
Oder sie kann sie unterstützen und noch wettbewerbsfähiger machen, so wie die Weststrecke, die seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten das Auto massiv in den Schatten stellt: Wien–Salzburg in zwei Stunden und 22 Minuten.
Oder für eine stark wachsende Stadt wie die Bundeshauptstadt. Wien zählt zu den am schnellsten wachsenden Metropolen Europas. Das bringt eine Vielzahl an Herausforderungen mit sich. In Belangen des Wohnbaus wie in Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs. Hier kommen die ÖBB ins Spiel.

Leistungsfähig für die Metropole

Neben den Angeboten der Wiener Linien sind jene der ÖBB in Form der Schnellbahn unverzichtbar für Wien. Daher werden im Zusammenspiel zwischen Stadt, ÖBB und Verkehrsministerium bis 2025 insgesamt 450 Millionen Euro in den Ausbau der S-Bahn investiert – in die Verbindungsbahn zwischen Meidling und Hütteldorf und den Marchegger Ast. Alles in allem soll das ausgebaute Netz bis zu 15.000 Personen pro Tag mehr transportieren können. Dazu werden bisher eingleisige Abschnitte auf zwei Gleise erweitert, Eisenbahnkreuzungen aufgelassen, die Bahntrasse angehoben und Unterführungen errichtet.
Komplettiert wird das Paket durch die Errichtung von gleich drei neuen Haltestellen: Stranzenbergbrücke, Speising und Hietzinger Hauptstraße. Allein die Station Speising wird, so die Prognosen, täglich von mehr als 7.000 PassagierInnen frequentiert werden. Dieser Ausbau ermöglicht eine neue, attraktive Schnellbahnverbindung quer durch die Stadt von West nach Ost, von Hütteldorf am Rande des Wienerwalds bis nach Stadlau in der Donaustadt – gleichzeitig wird der Westen der Stadt so besser als bisher an den Wiener Hauptbahnhof und den Flughafen Wien angebunden.
Das ist nicht das einzige Unterfangen. Mit dem Ausbau des Marchegger Asts, der die Bundeshauptstadt mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava verbindet, wird das neue Stadtentwicklungsgebiet Aspern erschlossen. Dazu wird der bisher eingleisige Abschnitt Stadlau–Aspern zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert sowie zwei neue Haltestellen, Hirschstetten und Aspern Nord, eingerichtet.
Schlussendlich wird man in nur rund 30 Minuten von Aspern nach Hütteldorf gelangen und die Fahrzeit von Aspern nach St. Pölten wird (mit einmal Umsteigen am Hauptbahnhof) nur 54 Minuten betragen. Das ist die Leistungsfähigkeit, die die bald Zwei-Millionen-EinwohnerInnen-Metropole braucht.

>



RAHMENPLANPROJEKTE. Ein Auszug mit wichtigen Projekten des neuen Rahmenplans. Vorrangiges Ziel: Kapazitäten und Tempo erhöhen

Der zweite Hauptbahnhof

So wie sie auch einen neuen Hauptbahnhof braucht. Einen? Zwei! Ganz richtig, zwei. Im Süden von Wien ist einer für den Güterverkehr entstanden, das Güterzentrum Wien Süd. 17 Kilometer Gleise und 60 Weichen, Portalkräne, eine optimale Schnittstelle, um Waren von der Straße auf die Schiene zu verlagern, die bis zu 600 Hübe pro Tag absolvieren wird. Im September hatte der Probebetrieb begonnen, ein minutiöses Unterfangen, bei dem alle Eventualitäten, alle Herausforderungen bewältigt werden mussten – während die Bauarbeiten noch andauerten.

Und die hatten es in sich. Wurde der Eingangsbereich für Lkws noch in Betonbauweise errichtet, so wurde das gegenüberliegende Betriebsgebäude Nord großteils aus Brettersperrholz gefertigt. Ziel war es, möglichst energie- und ressourcensparend zu bauen. 260 Kubikmeter Brettersperrholz kamen zum Einsatz. Und führen zu Erfahrungswerten, die in künftige Bauprojekte einfließen werden. Um das nachhaltige Bauen innerhalb des Konzerns zu forcieren.

Weswegen für die Klimatisierung der Hochbauten auf die Nutzung von Erdwärme gesetzt wird. Zwar gibt es ein Fernheizwerk in Sichtweite, doch die Kosten für die Verlegung einer eigenen Zuleitung wären enorm hoch gewesen. Die Erdwärme hat den Vorteil, dass die Energie im Jahresverlauf konstant vorhanden ist. 36 Sonden wurden in jeweils 70 Meter Tiefe eingebracht, die rund zwei Drittel der benötigten Heiz-/Kühllast erzeugen. Das restliche Drittel wird aus den Sonden in den Pfählen, auf denen die Gebäude gegründet sind, eingebracht. Ein innovativer Ansatz, der ebenfalls in die Planung und Umsetzung weiterer Anlagen in ganz Österreich einfließen wird.

Hauptbahnhof der Güter

Im Süden von Wien ist einer für den Güterverkehr entstanden, das Güterzentrum Wien Süd. **17 km Gleise und 60 Weichen**, Portalkräne, eine optimale Schnittstelle, um Waren von der Straße auf die Schiene zu verlagern, die bis zu **600 Hübe pro Tag** absolvieren wird.

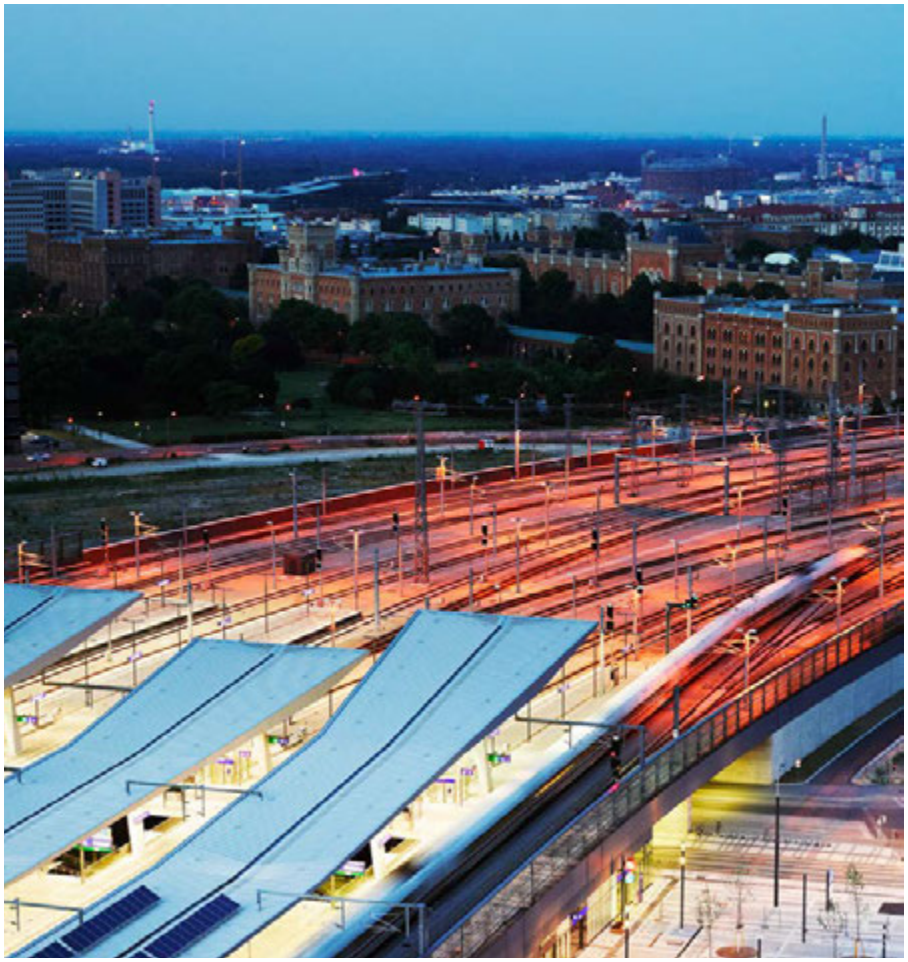
Weitere Schwerpunkte des Infrastrukturausbaus

Schleife Ebenfurth
Das Projekt ermöglicht die Einführung des Integrierten Taktfahrplanes (ITF) in Teilen des Burgenlands und Niederösterreichs. Durch die Schleife entsteht über die Pottendorfer Linie eine Direktverbindung von Wien zum neuen Taktknoten Eisenstadt mit einer Fahrzeit von 45 Minuten. Außerdem können Güterzüge aus dem Netz der Raaberbahn Richtung Wien direktgeführt werden.
Gesamtkosten: 183 Millionen Euro
Inbetriebnahme: 2025

Feldkirch–Staatsgrenze nächst Nendeln, Nahverkehrsausbau
Der Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch–Buchs ermöglicht Nahverkehr im Halbstundentakt im Einklang mit dem Fernverkehr Wien–Zürich und soll mehr Menschen zum Umstieg auf die Bahn bewegen.
Gesamtkosten: 159 Millionen Euro
Inbetriebnahme: 2024

Bruck an der Mur–Graz; Bahnhofsumbauten
Die Strecke ist Teil der Baltic-Adriatic-Achse des EU-Kernnetzes. Mit dem Projekt werden Kapazitätsengpässe am Verbindungsstück Semmering-Basistunnel–Koralmbahn beseitigt, um den Straßen- und Güterverkehr der Südachse vermehrt auf die Schiene zu bringen. Auch das Nahverkehrsangebot wird ausgebaut und verbessert, Bahnhöfe entlang der Strecke werden zeitgemäß umgebaut. Hier schafft man die Basis für den Integrierten Taktfahrplan, reduziert Fahrzeiten und macht kundenfreundlichere Zugangebote möglich.
Gesamtkosten: 205 Millionen Euro
Inbetriebnahme: 2023

Das sind Zeichen, die gesetzt werden. Ein weiteres ist die Sichtbarkeit dieses zweiten Hauptbahnhofs für Wien. Die Lärmschutzwände im Bereich der Überbrückung der Außenring-Schnellstraße S1, die täglich rund 90.000 Fahrzeuge passieren, wurden in Kooperation zwischen den ÖBB und der ASFINAG farblich so gestaltet, dass sie auf den Gütertermi-



VERKEHRSKNOTENPUNKT. 1.100 Züge frequentieren täglich den Wiener Hauptbahnhof

nal hinweisen. Eine „Landmark“, die als Eyecatcher die Verbindung von Straße und Schiene in zeitgemäßer und künstlerischer Form signalisiert. Seit 11. Dezember, zeitgleich mit dem Fahrplanwechsel, ist der Gütertermi-nal Wien Süd im Volleinsatz.

Der Mehrwert der Investition

Die Investitionen in die Infrastruktur in der Höhe von 15,2 Milliarden Euro sind beachtlich. Der Bund haftet dabei für die Schuldenaufnahme, und die Bahn zahlt dem Finanzministerium Haftungsentgelt dafür. Ab dem Jahr 2017 werden die Anleihen zur Finanzierung der Infrastrukturprojekte direkt von der Republik Österreich aufgelegt. Die erwartete Zinsersparnis beträgt 540 Millionen Euro in den kommenden 20 Jahren.
Wobei weder die Infrastruktur noch die Investitionen in sie eine „Subvention“ zugunsten der Bundesbahnen darstellen. Sie schaffen Vermögenswerte im Eigentum der öffentlichen Hand, die von den ÖBB treuhänderisch errichtet und betreut werden. Vermögenswerte, die auf einer Infrastruktur aufbauen, die auf eine Leistungsfähigkeit von 100 Jahren ausgelegt ist. Es sind im Sinne des Wortes Investitionen in die Zukunft, in Generationen.
Alleine in den letzten fünf Jahren wurden über 200 Projekte für eine moderne Bahninfrastruktur erfolgreich umgesetzt. Eine Studie des Economica Instituts kommt übrigens zu dem Schluss, dass diese Investitionen der ÖBB im Auftrag der Bundesregierung im Zeitraum von 2013 bis 2020 Bruttowertschöpfungseffekte in der Höhe von insgesamt 13,6 Milliarden Euro in Österreich auslösen. Das entspricht einem Beitrag zum heimischen Bruttoinlandsprodukt in der Höhe von etwa 0,6 Prozent oder einer jährlichen Wertschöpfung von rund 1,7 Milliarden Euro.
Eine gute, eine nachhaltige Anlage. Zum Nutzen und Gewinn der Allgemeinheit. <

Regionale Betriebe profitieren

ZUSAMMENARBEIT. Insgesamt 78 Prozent der ÖBB Infrastrukturinvestitionen kommen den heimischen Klein- und Mittelbetrieben zugute.

Die ÖBB investieren im Auftrag des Bundes knapp zwei Milliarden Euro in den Ausbau der heimischen Bahn-Infrastruktur. 78 Prozent der ÖBB Infrastrukturinvestitionen kommen laut einer Studie der Industriellenvereinigung (IV) den heimischen Klein- und Mittelbetrieben zugute. Damit schaffen die ÖBB jährlich knapp 30.000 Arbeitsplätze. Lesen Sie in neun Interviews, wie einzelne Partner-Unternehmen aus den Bundesländern die Zusammenarbeit mit den ÖBB bewerten.

Vorarlberg

„Hohe Innovationsbereitschaft“

ANDREAS KIESENHOFER,
GF der Firma BBW

Worauf ist Ihr Unternehmen spezialisiert? Die Bahnbau Wels Gruppe (BBW) bietet als Teil der Rhomberg Sersa Rail Group ein nahezu lückenloses Leistungsspektrum in den Bereichen Bahnbau (Gleisbau), Ausrüstung und Service an.

Welchen Stellenwert haben die Aufträge der ÖBB für Ihr Unternehmen? Ich denke, man kann sagen, dass die ÖBB für die Bahnbau Wels Gruppe der Hauptauftraggeber sind.

Wie viele Arbeitsplätze sichern die ÖBB in Ihrem Unternehmen? Im Durchschnitt sichern die Aufträge der ÖBB bei uns die Arbeitsplätze von rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Tirol

„Unser Know-how erweitert“

CHRISTIAN EITER, Malereibetrieb aus Ötztal-Bahnhof

Worauf ist Ihr Unternehmen spezialisiert? Für die ÖBB machen wir Sicherheitslinienmarkierungen, Fassadensanierungen sowie Malerarbeiten.

Welchen Stellenwert haben die Aufträge für Ihr Unternehmen? Die Aufträge machen sicher ein Drittel unseres Umsatzes aus. Es sind wohl an die 40 Aufträge im Jahr.

Wie viele Arbeitsplätze sichern die ÖBB in Ihrem Unternehmen? Rund ein Drittel meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ständig mit Arbeiten für die ÖBB beschäftigt.

Salzburg

„Know-how dazugewonnen“

FRANZ MANZL,
GF der Firma Empl

Worauf ist Ihr Unternehmen spezialisiert? Wir decken den gesamten Bereich im Hoch- und Tiefbau ab. Wir machen Kanalbauten, bauen Brücken, Kläranlagen, aber auch Seilbahnen.

Wie lange arbeiten Sie mit den ÖBB zusammen? Die ersten Aufträge liegen schon 25 Jahre zurück.

Wie viele Arbeitsplätze sichern die ÖBB in Ihrem Unternehmen? Das sind etwa zehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch Spezialistinnen und Spezialisten für den Hochgebirgsbau.

Kärnten

„Wir lernen mit den ÖBB“

Worauf ist Ihr Unternehmen spezialisiert? Wir sind ein Malereibetrieb, machen aber auch Wärme-

dämmungen und Bodenbeschichtungen.

WOLFGANG FREUNDL,
GF der Firma Freundl

Wie lange arbeiten Sie schon mit den ÖBB zusammen? Seit etwa zwölf Jahren. Wir haben uns damals um Aufträge bei den ÖBB beworben und wurden zu einer Ausschreibung eingeladen.

Welchen Stellenwert haben die Aufträge der ÖBB für Ihr Unternehmen? Die ÖBB gehören zu unseren Topkunden.

Wie viele Arbeitsplätze sichern die ÖBB in Ihrem Unternehmen? Das sind etwa vier bis fünf Arbeitsplätze.

Oberösterreich
„Wissen erweitern“

CHRISTOPH SCHACHINGER,
GF der Firma Blumschein

Wie lange arbeiten Sie schon mit den ÖBB zusammen? Unsere Firma wurde von den ÖBB zu einer Ausschreibung eingeladen und wir konnten den Auftrag gewinnen. Das war vor 40 Jahren!

Welchen Stellenwert haben die ÖBB für Ihr Unternehmen? Die ÖBB haben einen großen Stellenwert für uns. Und wir schätzen abseits des Umsatzes, den wir mit den Aufträgen erzielen, vor allem, dass die ÖBB ein stabiler Partner sind.

Wie viele Arbeitsplätze sichern die ÖBB in Ihrem Unternehmen? Das sind etwa zwanzig Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Von den Planerinnen und Planern, die die Baupläne zu den Projekten erarbeiten, bis zu den Kolleginnen und Kollegen von der Fertigung und Montage.

Steiermark
„Gutes Image“

ROBERT WINKLER,
steirischer Bauunternehmer

Worauf ist Ihr Unternehmen spezialisiert? Wir führen sämtliche Arbeiten im Hoch- und Tiefbau aus. In den letzten Jahren sind vor allem die Sanierungsaufträge stark gewachsen.

Wie lange arbeiten Sie schon mit den ÖBB zusammen? Wir arbeiten seit über zehn Jahren für die ÖBB. Größere Aufträge waren zum Beispiel Vorbereitungsmaßnahmen für den Bau des Koralmtunnels, wo wir Drainagen gelegt, Kanalisationen gebaut oder bestehende Gebäude abgetragen haben.

Wie viele Arbeitsplätze sichern die ÖBB in Ihrem Unternehmen? Je nach Auftragslage sind das bis zu fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Niederösterreich
„Wichtiger Imageträger“

Worauf ist Ihr Unternehmen spezialisiert? Wir stellen diverse Produkte für den Fahrweg der Bahn her.

MICHAEL MARTIN, Firma Martin Schienentechnik, Biedermannsdorf

Welchen Stellenwert haben die Aufträge der ÖBB für Ihr Unternehmen? Die Aufträge der ÖBB machen etwa 60 Prozent unseres Umsatzes aus.

Wie viele Arbeitsplätze sichern die ÖBB in Ihrem Unternehmen? **Martin:** Das sind ungefähr zwölf Arbeitsplätze.

Wien
„Bahn betrifft uns alle“

MARKUS OSTERTAG. Leiter ostertag ARCHITECTS

Worauf ist Ihr Unternehmen spezialisiert? Wir bauen Büro-, Gewerbe- und Wohnbauten. Ein wichtiger Fokus liegt auf der Planung von Mobilitätsinfrastruktur.

Wie lange arbeiten Sie mit den ÖBB zusammen? Wir haben bei verschiedenen Ausschreibungen mitgemacht und schließlich 1997 den ersten Auftrag bekommen: den Bahnhof in Leoben.

Warum brauchen die ÖBB Ihr Unternehmen? Seit dem ersten Auftrag war mir klar, dass Mobilität ein interessantes Gebiet ist. Heute gibt es bei uns eine eigene Abteilung, die nur Verkehrsstationen plant. <

KUNDEN & INNOVATION

Open Innovation auf Schiene

KREATIVITÄT & KNOW-HOW. Die ÖBB wollen ihre Innovationskultur vorantreiben und setzen auf Ideenaustausch auf Augenhöhe. Das neue Open Innovation Lab verbindet Raum, Menschen und Methoden und bietet eine einmalige Adresse für eine kundenzentrierte Weiterentwicklung des Unternehmens.

August 2016 in Alpbach. Das kleine Tiroler Dorf in den Bergen ist alljährlich der sommerliche Treffpunkt für Menschen, die an neuen Perspektiven, großen Ideen und tief greifenden Gedanken interessiert sind. Nirgendwo sonst treffen Wirtschaft und Wissenschaft, Politik und Gesellschaft und Kultur so unvermittelt und so fruchtbringend aufeinander wie hier. Nun, nicht ganz „nirgendwo". In einem Railjet der ÖBB, unterwegs von Wien nach Innsbruck, finden sich 26 TeilnehmerInnen am Forum Alpbach aus unterschiedlichen Unternehmen zu einer „Jamsession" zusammen und entwickeln gemeinsam kreative Ideen und Wege zu unkonventionellen Lösungen. Zum Beispiel die, wie man künftig TeilnehmerInnen am Forum dazu bringt, mit dem Zug nach Alpbach zu reisen. Im Zentrum stehen zwei konkrete Themen: „Wie kann das Erlebnis Alpbach so choreografiert werden, dass alle Beteiligten begeistert sind?" und „Welche Services und Angebote können die Zugreise zur begehrtesten Anreiseform nach Alpbach machen?".

Eine App erweitert das Forum

64 Ideen entstehen während der Fahrt. Eine zielt auf eine App ab – mit der „APPbach" könnten sich TeilnehmerInnen, Vortragende und Studierende schon vor dem Event vernetzen, austauschen und dann in der Realität, sprich in den Bergen, treffen. Das wäre die Erweiterung Alpbachs, räumlich und zeitlich. Die App und andere Ergebnisse werden anderen Gästen im Laufe des Forums vorgestellt, zur Realisierung verschiedener Initiativen wird es weitere Gespräche mit allen Beteiligten geben.

179

Ideen, mehr als 1.000 Kommentare und Bewertungen durch **580 UserInnen**, das ist die rein zahlenmäßige Bilanz der ersten **ÖBB Open-Innovation-Challenge** zu der Frage „Wie finden KundInnen im Zug einen freien Sitzplatz?". Mehr dazu auf Seite 35.

Wenn Personen aus unterschiedlichsten Bereichen mit unterschiedlichstem Hintergrund aufeinandertreffen und gemeinsam etwas entwickeln und dieses Wissen dann auch teilen, dann spricht man von „Open Innovation". Als Schlagworte sind Open Innovation und der dazugehörende Open Access seit geraumer Zeit schon in aller Munde.

Open Innovation – ein Ansatz aus der Wissenschaft

Dem suchen mehr und mehr Initiativen etwas entgegenzusetzen. Peter Kraker vom Know Center der TU Graz zum Beispiel hat gemeinsam mit anderen die „Vienna Principles – a Vision for Scholary Communication" und damit Prinzipien der Wissenschaftskommunikation in Zeiten von Citizen Science formuliert. Die wissenschaftlichen Institutionen sind in diesem Bestreben nach Nachhaltigkeit und konkreter Umsetzung nicht alleine. Die ÖBB haben im April 2016 ebenfalls eine breite Open-Innovation-Initiative gestartet, die alle bereits existierenden und neuen Innovationskanäle des Konzerns adressiert, um mit guten Lösungen schneller bei den KundInnen zu punkten. Kundenzentrierung darf nämlich kein Werbeversprechen sein, sondern muss mit erlebbaren Lösungen am Markt punkten.
Die Grundidee ist ebenso einfach wie bestechend. Einerlei, ob in der >

Kundenzentrierung darf kein Werbeversprechen sein, sondern muss mit erlebbaren Lösungen am Markt punkten.

AUSLASTUNGS-ANZEIGE. Freie Sitzplätze finden war die Aufgabe der ersten Challenge. Hier wird der Prototyp am Bahnsteig des Wiener Hauptbahnhofs gestestet

KREATIVE ARBEIT. Ein Schulterblick bei der Arbeit an den Prototypen der Auslastungsanzeige

OPEN INNOVATION LAB DER ÖBB. 220 Quadratmeter groß, ein Ort für Workshops, Events, als Labor für

Gehört erklärt

Open Innovation Lab
Das neue Open Innovation Lab der ÖBB agiert als konzernübergreifende Ideenplattform. Es werden zukunfts- und marktorientierte Impulse für die Unternehmens- und Managementkultur gesetzt, laufende Initiativen werden auf ihre Kundenwirkung gescreent, neue Ideen gefördert und entwickelt.
Kompetenzen und Erfahrungen der MitarbeiterInnen werden durch Kreativmethoden verstärkt. Ziel ist es, Marktinnovationen schneller zur Kundin und zum Kunden zu bringen.

Service Design Center
Das Service Design Center im 1. Stock der Unternehmenszentrale am Hauptbahnhof Wien bietet auf 220 Quadratmetern Fläche und durch seine kreative Atmosphäre Platz für neue Ideen und Services.
Die MitarbeiterInnen und Führungskräfte der ÖBB werden durch maßgeschneiderte Lösungen und eine ideale Workshopausstattung bei ihren Innovationsprojekten unterstützt. Das Service Design Center kann als mobiler Arbeitsplatz, Workshopraum, Innovationslabor oder Eventlocation gebucht werden.

Service Design
Bei Service Design geht es vor allem darum, alle Geschäftsprozesse radikal aus Kundensicht zu denken, um so mit besonders innovativen Produkten am Markt punkten zu können.

Wissenschaft oder in der Wirtschaft – nur allzu oft bleiben gute Ideen in Prozessen und Strukturen stecken und somit irgendwo auf der Strecke. Ideen, Verbesserungsvorschläge, Initiativen werden überall im Unternehmen geboren und auch KundInnen, Partner und Externe können wertvolle kreative RatgeberInnen sein.

Ideen einfordern, fördern und entwickeln

Eine fatale Sache, wenn dieses Potenzial nicht gezielt genutzt wird. Kennt doch niemand das Unternehmen so gut wie die eigenen MitarbeiterInnen und jene Menschen, die regelmäßig auf seine Angebote zurückgreifen. Deswegen also das Open Innovation Lab.
Hier sollen neue Ideen gefördert und entwickelt, Initiativen so rasch wie nur möglich auf ihre Kundenwirkung getestet werden. Hier, im Rahmen einer konzernübergreifenden Plattform, sollen internes und externes Wissen gebündelt werden.
Dieser Prozess hat auch eine Adresse, einen Ort, der ein ansprechendes, anregendes Umfeld bietet. Das Service Design Center am Hauptbahnhof in Wien. 220 Quadratmeter groß, zentral gelegen, ein Ort für Workshops, Events, als Labor für Innovationen, als mobiler Arbeitsplatz. Man könnte auch sagen, Ideen brauchen Raum. Hier finden sie ihn.
Die Hardware also.

Geboten wird MitarbeiterInnen und Externen zusätzlich (und unerlässlich) die Möglichkeit kreativer Prozessbegleitung. Neue Ideentechniken werden in Innovationsworkshops vermittelt. Gemeinsam mit ServiceDesignerInnen werden markt- und kundenrelevante Lösungsansätze erarbeitet.

Kreativität aktiv leben

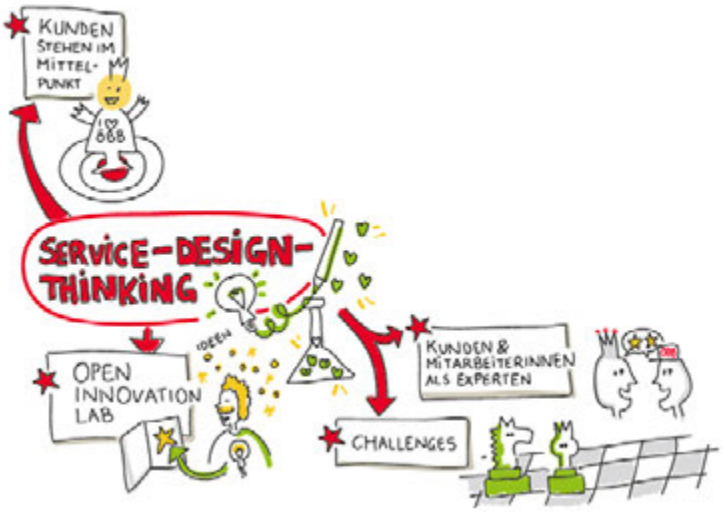
Damit wird Open Innovation ganz konkret gelebt. Indem jene Faktoren verbunden werden, die Innovationsprozesse beschleunigen und erfolgreich machen. In der gemeinsamen Arbeit wird Raum für neue Ideen gewonnen, auf denen wiederum Produkte und Services ersonnen werden können, die auf ihre Marktreife getestet werden und schnell und unkompliziert auf den Markt gelangen.
So frei und offen das alles klingt, so exakt sind die Prozessrahmen, die dieses Open Innovation Lab tragen. Um Bedürfnisse der KundInnen frühzeitig zu erkennen, nutzen die ÖBB Service Design Thinking, eine bewährte Methode, um Produkte und Services aus der Perspektive der KonsumentInnen zu betrachten. Das erleichtert es, sie nützlich, praktisch und begehrenswert zu machen.

Ideen, Verbesserungsvorschläge, Initiativen werden überall im Unternehmen geboren, und auch KundInnen sind wertvolle RatgeberInnen.

Innovationen, als mobiler Arbeitsplatz

Unkonventionelle Lösungen umsetzen

So werden im Open Innovation Lab konzernübergreifend neue, unkonventionelle Lösungen entwickelt. Internes Wissen aus unterschiedlichen Abteilungen und Bereichen, Fachdisziplinen und Projekten fließt ebenso ein wie externe Impulse von KundInnen, Partnern und der Wissenschaft. Für die kompetente Begleitung sorgen 60 ausgebildete interne Service-DesignerInnen. Und doch, was wäre die beste Idee, gäbe es nicht auch noch die Möglichkeit, noch schneller, noch unmittelbarer Ideen zu formulieren und Gedankenanstöße mitzuteilen? Dafür gibt es das Internet und die eigene Site **openinnovation.oebb.at**, über die die ÖBB zum offenen Ideenwettbewerb, den Innovation Challenges, aufrufen. MitarbeiterInnen, KundInnen, Partner, Start-ups, Universitäten und FHs formieren sich zu einer Community, in der diskutiert und weiterentwickelt wird, in der Ideen umgesetzt werden, die aus dem Zusammenspiel vieler Einflüsse Raum für ganz neue Ansätze schaffen. Es muss nicht immer ein Tiroler Bergdorf sein. <



Neues Denken

Open Innovation und Service Design kurz und knapp erklärt. Die wichtigsten Fragen. Die wichtigsten Antworten.

Was ist das wirklich Neue an Open Innovation und Service Design Thinking?
Wir erleben gerade die Digitalisierung aller Geschäftsmodelle. Das ist keine Modeerscheinung und auch kein kurzlebiger Trend, dem man mit einem „Change-Programm" nach dem Motto „Was machen wir mit der Digitalisierung?" begegnen kann. Heute müssen wir die Frage stellen: „Was macht die Digitalisierung mit uns, unseren KundInnen und MitarbeiterInnen?" Der radikale Perspektivenwechsel, vom Markt her zu denken, ist ein Gebot der Stunde.

Wo kommt die Digitalisierung im Bahngeschäft zum Tragen?
Das beginnt bei der Sicherheitssteuerung in der Infrastruktur und reicht bis hin zum Ticketverkauf. Vor allem aber hat sie einen tief greifenden Einfluss auf die Organisation und auf die Art und Weise, wie gearbeitet und zusammengearbeitet wird, wie Entscheidungen getroffen werden, wie Netzwerke mit Wirtschaft, Forschung und Entwicklung neu gedacht werden.

Was treibt die ÖBB an, Innovation jetzt so offensiv zu forcieren?
Die schlichte analoge Notwendigkeit, dass der Konzern im Lauf der nächsten fünf Jahre über 10.000 MitarbeiterInnen aufnehmen wird müssen, um den Abgang der Generation „Babyboomer" in die Pension auszugleichen. Also geht es jetzt darum, den Konzern zukunftsfit zu halten. Innovation hilft dabei, diesen Prozess zu steuern, weil Produkte und Dienstleistungen schneller zu den KundInnen gebracht werden müssen – dafür werden „Beschleuniger" und MitdenkerInnen im Unternehmen besonders gebraucht. Die Verbindung aus langjährigem Wissen und neuen Ideen ist nicht nur spannend, sondern vor allem auch notwendig, um das Generationenmanagement sicher zu steuern.

Welche Rolle kommt dem Innovation Lab zu?
Das Innovation Lab arbeitet mit Methoden, die schnell und frei von schwerfälligen Prozessen Lösungen entwickeln. Zu dieser neuen Art des Zusammenarbeitens zählen konzernweite und crossindustrielle Kollaboration, Service Design Thinking, Customer Experience und Prototyping. Vor allem wirkt dieser Prozess nachhaltig auf das Unternehmen und auf seine Kultur – seit Mai 2016 haben über 2.000 MitarbeiterInnen im Lab mitgearbeitet, Workshops abgehalten, Ideen, Produkte und Services erdacht und teilweise auch schon umgesetzt. Dieser Prozess verändert nicht nur die Innovationskultur, sondern auch die Art der Zusammenarbeit im Unternehmen.

Wie sieht das konkret aus?
Pro Monat nehmen 200 bis 300 Personen, Interne wie Externe, an Seminaren, Workshops und Service-Design-Thinking-Methoden teil. Das Ziel ist, so schneller zu denken, schneller zu operationalisieren und schneller umzusetzen. Kurz: Der Prozess vom Erkennen eines Verbesserungsbedarfs bis zur tatsächlichen Verbesserung soll verkürzt werden.

Wie werden Gruppen jenseits der ÖBB erreicht?
Das Open Innovation Lab ist ein Enterpoint. Mit den Onlinechallenges (siehe Seite 34 und 35) aber treten die ÖBB mit ganz neuen Zielgruppen in Kontakt. Mit Start-up-Unternehmen, Universitäten, Fachhochschulen oder der Kreativwirtschaft. Diese können nun angesprochen, eingeladen und eingebunden werden, gleichzeitig wird so das Netzwerk mit neuen Menschen, neuen MitdenkerInnen und VeränderungstreiberInnen angereichert, die dem Konzern auf dem Weg zur Transformation helfen.

Hat das Open Innovation Lab schon eine Veränderung bewirkt?
Durchaus. Auf zwei Ebenen. Zum einen beginnen MitarbeiterInnen Meetings anders zu gestalten, es wird weniger diskutiert, sondern mehr probiert, die Kommunikation wird enthierarchisiert. Zum anderen verändert es die Innovationslandkarte der ÖBB selbst. Das Netzwerk der Wissenden und Wollenden erweitert sich rapide, es entstehen neue Kollaborationsformen.

PLATTFORM. Die Möglichkeit, sich an einem kreativen Prozess zu beteiligen

Herausforderung Partizipation

KREATIVER PROZESS. Die ÖBB fragen nach. Mit Challenges und Kundenforen setzt der Konzern gezielt auf Vorschläge, Ideen und Meinungen der KundInnen. Um noch besser zu werden.

179 Ideen, mehr als 1.000 Kommentare und Bewertungen durch 580 UserInnen, das ist die rein zahlenmäßige Bilanz der ersten ÖBB Open-Innovation-Challenge zu der Frage „Wie finden KundInnen im Zug einen freien Sitzplatz?". Ach ja, und drei Sieger hat sie ebenfalls hervorgebracht.
Mit der im Mai 2016 online gestarteten digitalen Plattform **openinnovation.oebb.at** haben MitarbeiterInnen, KundInnen und Partner der Bundesbahnen die Möglichkeit, sich an einem kreativen Prozess zu beteiligen. An einer Challenge eben, die einfach darauf abzielt, die Services und Angebote der ÖBB zu verbessern. In einem offenen, für jede und jeden frei zugänglichen Verfahren.

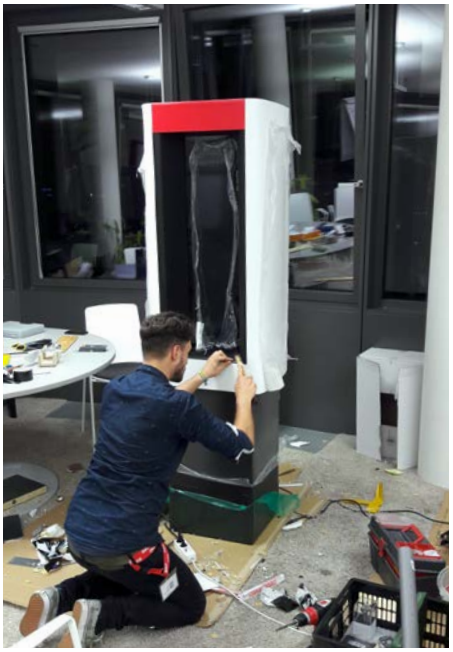
Die Siegerprojekte

Das Ergebnis dieser ersten Runde kann sich sehen lassen. Die siegreichen Ideen vereinen Kundennutzen, Innovationsgrad und Umsetzbarkeit. So wie jene eines ÖBB Fahrgasts aus Baden, der vorschlägt, die Auslastung des Zuges auf den elektronischen Wagenreihungsanzeigen anzuzeigen. Oder wie jene des Mühlviertler ÖBB Kunden, der eine internationale Betrachtung der Sitzplatzreservierung ventiliert, und jene des Unternehmers aus Seefeld-Kadolz für eine Orientierungshilfe ohne Technik, die einfache, aber nützliche Lösungsansätze von der Anzeige der Platzposition am Ticket bis zur Optimierung der Wagenstandsanzeiger kombiniert. Dieses war der erste Schritt.
In einem zweiten dreht sich alles um die Umsetzung der drei erfolgreichen Vorschläge, die im Zuge eines Service-Design-Thinking-Prozesses in Prototypen umgewandelt, getestet und weiterentwickelt werden. Wobei parallel dazu schon die zweite Challenge eröffnet wurde. Diesmal zu dem durchaus emotional besetzten Thema „Wohlfühlen am Bahnhof". Dabei geht es um Lösungen, die den Aufenthalt auf Bahnhöfen angenehmer und kurzweiliger gestalten.

Das Kundenforum

Wobei es nicht alleine bei den „Challenges" bleibt. Partizipation ist ein laufender Prozess, weswegen zusätzlich das Kundenforum als wesentlicher Teil des ÖBB Open-Innovation-Lab eingerichtet wurde: Es bietet den Rahmen und die Möglichkeit, die Leistungen und Angebote der ÖBB im Dialog mit ihren KundInnen weiter zu verbessern und weiterzuentwickeln. Das erste ÖBB Kundenforum fokussierte auf das Thema „Fairplay im Zug" und damit auf den rücksichtsvollen Umgang miteinander. Das zweite Kundenforum hatte das „Reisen im Nachtzug" zum Thema. In beiden Foren haben die KundInnen fleißig miteinander und mit den ÖBB diskutiert, und gemeinsam wurden viele tolle Ideen zur Verbesserung unserer Services generiert und umgesetzt.
Zu gewinnen gibt es auch etwas. Das gute Gefühl, Einfluss nehmen zu können, gehört zu werden, Teil einer laufenden Entwicklung zu sein. Und die SiegerInnen der Challenge erhalten als Dankeschön eine ÖSTERREICHCARD Classic im Wert von 1.719 Euro. <

Die Challenges zielen darauf ab, die Services und Angebote der ÖBB zu verbessern, in für jede und jeden frei zugänglichen Verfahren.



ES GIBT IMMER WAS ZU TUN. Ideenreichtum und Handwerk für mehr Kundenkomfort

1, 2, 3 und los!

CHALLENGES. Auf der Plattform wird nachgefragt, im Office gebastelt, bei den Zügen und am Bahnhof getestet. Drei aktuelle Challenges zwischen Ideensammlung und Projektumsetzung.

Open Innovation ist viel mehr als ein Büro mit offener Tür. Wer einmal hineinspaziert ist und die Prototypen – egal in welchem Stadium – gesehen hat, weiß das.

Sitzplatz gefunden

Bei der ersten Challenge „Finden Sie Ihren Sitzplatz" ging es um Tools, die freie Plätze im Zug anzeigen und Reisende zu freien Sitzplätzen führen. 179 unterschiedlichste Ideen von KundInnen, MitarbeiterInnen und Lieferanten wurden von unseren internen ExpertInnen der Teilkonzerne gemeinsam mit dem Open-Innovation-Team sortiert und bewertet – und es folgte das Entwerfen von Testmodellen der besten Konzepte. Um alle Kundenkontaktpunkte einzufangen und ein durchgängiges Kundenerlebnis zu schaffen, konzentrierte man sich auf die gesamte Kundenreise – von der Buchung bis hin zur Ankunft. Dafür wurden eine Auslastungsanzeige am Bahnsteig und am Handy, ein übersichtlicheres Ticketdesign sowie Beklebungen zur Orientierung am Zug selbst entwickelt und getestet. Besonderes Augenmerk lag im Prototyping auf einer speziellen Infosäule für Bahnsteige. Direkt beim Aufgang zeigt sie Abfahrtszeit, Wagenreihung und – ganz neu – die voraussichtliche Auslastung je Waggon des erwarteten Zugs an. Als über Facebook dazu eingeladen wurde, den Prototypen in seiner echten Umgebung – dem Bahnsteig – zu testen, kamen UserInnen spontan dorthin. Mit ihrem Feedback bestärkten sie vergangene und motivierten für neue Arbeit.

Am Bahnhof wohlgefühlt

Über 300 IdeengeberInnen wollten genau dieses Gefühl mitgestalten und reichten ihre Verbesserungsvorschläge ein. Das Ergebnis: Aktuell entwickelt das Prototypingteam gemeinsam mit dem internen Projektteam einen neuen Warteraum, der arbeitenden Reisenden, Familien und Gruppen gleichermaßen eine optimale Umgebung für ihre Wartezeit bietet – damit Reisezeit noch stärker zu Qualitätszeit wird. Zusätzlich werden neue atmosphärische Warteumgebungen und ein Powerbankverleih zur mobilen Stromversorgung für ein Pilotprojekt vorbereitet.

Ein Grund mehr, sich auf die nächste Bahnreise zu freuen!

Schienengüterverkehr digitalisiert

Die Fragen der 3. Challenge waren bisher am konkretesten, die Antworten auch. Informationsbereitstellung, Angebotslegung und Auftragsabwicklung sowie bestehende technische Lösungen waren und bleiben großes Thema – nicht nur auf der Plattform. Daher befinden wir uns in den Startlöchern der ersten Testphase, unter anderem mit der Kundenplattform, Tracking and Tracing sowie einem Datenpool. Bei fünf baldigen „Prototyping-Sprints" werden Elemente neuer Systeme aufgebaut und mit unseren KundInnen getestet. <

Die Bahn forscht

FORSCHUNG & ENTWICKLUNG. Innovation beruht auf Forschung und Entwicklung. Die ÖBB setzen dazu auf Kooperationen mit Forschungsinstitutionen und der Industrie. Die ÖBB positionieren sich international als Ideen- und Technologiehub.

Wenn zwischen den Gleisen begrünte Matten installiert werden, die den Schall dämpfen und Wasser speichern, wenn digitale Augen Strecken überwachen und Instandhaltungsarbeiten optimieren und wenn in Zukunft Roboter Verschubarbeiten übernehmen, dann waren ForscherInnen am Werk. Im Auftrag und in enger Kooperation mit den ÖBB.

Ein sinnvolles Zusammenspiel

In den letzten Jahren haben sich die ÖBB unter den erfolgreichsten Bahnen Europas etabliert. Um diese Position halten und ausbauen zu können, bedarf es steter Innovation. Es braucht Lösungen in den Bereichen Umwelt und Energie, Schiene und Rad, Oberbau, Ingenieurbau und Sicherheit, Grundlagen und Wissenstransfer. Lösungen, die auf Forschung und Entwicklung basieren. Man kann auch sagen, die Bahn muss als Innovationsmotor über ihren eigenen Bereich hinaus wahrgenommen werden.

Die Voraussetzungen sind optimal. In kaum einem anderen Bereich spielen derart viele Komponenten – vom Einsatz von Beton, Stein und Stahl bis hin zu den Einflüssen von Wind und Wetter, Digitalisierung und kognitiver Leistungsfähigkeit – eine Rolle wie im Fall der Bahn.

Ziel der Forschungsaktivitäten der ÖBB ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors und der ÖBB zu erhalten, zu fördern und das System Bahn nachhaltig weiterzuentwickeln.

Im Fokus stehen die Senkung der Lebenszykluskosten der Eisenbahninfrastruktur und die Sicherstellung einer umweltfreundlichen, nachhaltigen und leistbaren Mobilität auch in Zukunft.

Daran ist auch die Europäische Kommission interessiert, die 2014 innerhalb des 7-Jahres-Forschungsförderungsprogramms der EU „Horizon 2020“ ein 920 Millionen Euro schweres Joint Undertaking (PPP) initiiert hat – mit dem Ziel, sowohl Innovationen und Entwicklungen in der europäischen Bahnindustrie als auch den europäischen Bahnsektor spürbar voranzutreiben. Gleichzeitig soll es einen Beitrag zur Erreichung der Verlagerungsziele aus dem Weißbuch Verkehr leisten. Die Forschungsinitiative „Shift2Rail“ soll binnen sechs Jahren messbare Erfolge zeigen. Erwartet werden Innovationsschübe für die Bahnindustrie, eine erhebliche Reduzierung der Systemkosten sowie die Erhöhung der Kapazität des Bahnsystems. Vor allem aber sollen neue Technologien entwickelt und schneller in innovative Produkte für den Schienenverkehr integriert werden.

Unter den 17 europäischen Konsortien, die als assoziierte Mitglieder zur Teilnahme ausgewählt wurden,

TUNNELBAUWERKE sind besonderen Belastungen ausge-

Innovationen

Die ÖBB sind auch ein wichtiger Innovationsmotor für die **österreichische Eisenbahnindustrie.** So zeigt eine Anfang 2017 entstandene Economica-Studie, dass Österreich die weltweit **höchste Erfinderdichte bei eisenbahnrelevanten Patentveröffentlichungen** im Zeitraum 2012 bis 2016 hat.

Die Bahn muss als Innovationsmotor über ihren eigenen Bereich hinaus wahrgenommen werden.

setzt. Berge bewegen sich, es fließt Wasser, es bildet sich Eis. Daher müssen sie fortlaufend geprüft werden

ist die ÖBB-Infrastruktur an einem beteiligt. Der Fokus der Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur liegt im Bereich des Innovationsprogramms 3 – Infrastruktur, wobei hier insbesondere eine Erhöhung der Verfügbarkeit der Anlagen, die Reduktion der Lebenszykluskosten und innovative Lösungen für Verkehrsstationen angestrebt werden. Zu Beginn der Entwicklungsarbeit leisten Spezifikationen für mehr Kundenattraktivität und höhere Kosteneffizienz eine wichtige Rolle. Gegen Ende werden die erarbeiteten Innovationen als Demonstratoren in der Praxis getestet. Insgesamt fließen über „Shift2Rail" 31 Millionen Euro aus europäischen Töpfen in die Forschung und Entwicklung in Österreich.
Womit sich auch die heimische Forschungs- und Entwicklungsquote weiter erhöht – unter den OECD-Ländern belegt die Republik mit einer F&E-Quote von 3,07 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) den fünften Rang hinter Israel, Südkorea, Japan und Schweden.
Aber das nur nebenbei. Damit ersichtlich wird, in welcher Gruppe innovativer Volkswirtschaften Österreich inzwischen zu finden ist. Auch dank der Forschungsausgaben von Konzernen wie eben den ÖBB. Die ÖBB sind auch ein wichtiger Innovationsmotor für die österreichische Eisenbahnindustrie. So zeigt eine Anfang 2017 entstandene Economica-Studie, dass Österreich die weltweit höchste Erfinderdichte bei eisenbahnrelevanten Patentveröffentlichungen im Zeitraum 2012 bis 2016 hat.
Aber die schlagen sich nicht nur in Statistiken nieder, sondern in höchst anwendbaren und anspruchsvollen Projekten und Lösungen.
In enger Zusammenarbeit mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft wird innerhalb des ÖBB Konzerns an angewandten Lösungen auf höchstem technischen Niveau geforscht.

Das digitale Auge

Die Herausforderung: Die Infrastruktur entlang jeder Bahnstrecke ist dauernden Belastungen ausgesetzt. Durch die Witterung und Materialermüdung ebenso wie durch Gewicht und Geschwindigkeit der Züge. Die Zustandserhebung und die Wartung sind zeitintensive Unternehmungen verbunden mit erhöhtem Risiko für die MitarbeiterInnen und lästigen Unterbrechungen für Reisende.
Die Idee: Ein System aus Kameras, Sensoren und Scannern fährt auf der Lok mit und zeichnet alle nötigen Informationen rund um die Strecke auf. Diese werden mit dem bereits bestehenden System der Luftaufnahmen verknüpft, um durch die Kombination ein breit einsetzbares Wartungswerkzeug zu erhalten. Durch die Sensoren ist via GPS und Trägheitsnavigation eine exakte Bestimmung des Schadensortes möglich.
Ergebnisse: Der Testbetrieb läuft seit 2014 auf der – durch Wald, Gebirge und Tunnel – anspruchsvollen Semmeringstrecke sowie auf der Nordbahn in Richtung Tschechien. Inzwischen kann das System durch ausgeklügelte Berechnungen im Hintergrund auch zwischen Ziegelmauern und Betonwänden unterscheiden.
Kooperationspartner: TU Graz

>

PROJEKTE UND IDEEN. Drohnen zur Überprüfung von Anlagen, Solarpaneele in Wilfleinsdorf, Herausforderung im Verschub

Tunnelcheck

Die Herausforderung: Tunnelbauwerke sind besonderen Belastungen ausgesetzt. Berge bewegen sich, es fließt Wasser, es bildet sich Eis. Um einen Tunnel in optimalem Zustand zu erhalten, klopften bisher Fachkräfte auf einer Hebebühne das Innere mit einem Hammer ab. Ein zeitintensives Unterfangen, während dessen Durchführung der Tunnel für den Verkehr gesperrt ist.
Die Idee: Analog zu Qualitätskontrollen in Medizin und Werkstoffindustrie gelangen Laserscanner zum Einsatz. Diese fahren auf einem Messwagen mit einer Geschwindigkeit von 1,8 Stundenkilometern durch den Tunnel und tasten die Wände ab. Der Scannerkopf rotiert unterdessen alle 3 Millimeter einmal und liefert 10.000 Bildpunkte. Der Strahl trifft auf die Wand, die das Licht reflektiert. Über die Laufzeit der Wellen errechnet sich die Beschaffenheit der Oberfläche. Durch die dreidimensionalen Aufnahmen lassen sich selbst Risse bis zu 0,1 Millimeter feststellen und beobachten. Verändern sie sich rasch, muss gehandelt werden. Andere Risse bleiben über Jahrzehnte gleich. Ergänzt werden die Laserscans durch thermografische Aufnahmen, die Aufschluss über das Innenleben hinter der Betonauskleidung geben. Die Daten werden mit jenen des Lasers in einem Modell zusammengeführt.
Ergebnisse: Nach zweijähriger Testphase wird das System seit Anfang 2016 in ganz Österreich eingesetzt.
Kooperationspartner: SPACETEC

In enger Zusammenarbeit mit Partnern wird innerhalb des ÖBB Konzerns an Lösungen auf höchstem technischen Niveau geforscht.

Roboter im Verschub

Die Herausforderung: Mehr als 2.300 MitarbeiterInnen sortieren auf Österreichs Verschubbahnhöfen täglich tonnenschwere Waggons und stellen Züge neu zusammen. Die Trennung der Waggons, das Entkuppeln, erfolgt immer noch händisch. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Die Schraubenkupplungen, die Europas Güterzüge verbinden, stammen aus dem 19. Jahrhundert.
Die Idee: Der „Entkupplungsroboter" (EntKuRo) ist ein hoch spezialisiertes Arbeitsgerät, welches Sensoren, optische Kameras, eine spezielle Beleuchtung sowie einen Greifarm zum Entkuppeln in sich vereint und wenig Platz beansprucht. Dieser EntKuRo agiert weitgehend autonom und übernimmt die zeitaufwendige und nicht ungefährliche Arbeit, bei einer Kostenersparnis von rund zwei Millionen Euro pro Jahr. An einer digitalisierten Lösung dieser Art arbeiten gegenwärtig mehrere europäische Bahnbetreiber – bisher vergeblich. Essenziell für die

HYBRIDVERSCHUBLOK. Sie soll als elektrische Lok auch oberleitungsfreie Strecken überbrücken können

Arbeit ist auch das Zusammenspiel zwischen Mensch und Maschine, welches so gestaltet werden muss, dass keine Gefahr entsteht. Ein eigenes Forschungsprojekt innerhalb des Gesamtprojekts.
Ergebnisse: Der EntKuRo soll, nachdem er im Labor funktioniert und nach vierjähriger Forschungsarbeit, bis 2018 als Prototyp auf dem Linzer Verschubbahnhof erstmals zum Einsatz kommen.
Kooperationspartner: FH Wels und Austrian Institute of Technology (AIT) Wien

Der Wiener Bogen 2.0

Die Herausforderung: Zwischen Gerader und Kreisbogen kommt es in der Gleisgeometrie entlang der Gleisachse zu stoßartigen Beanspruchungen, die höheren Materialverschleiß und weniger Fahrkomfort bedeuten.
Die Idee: Der Wiener Bogen vermeidet diese negativen Eigenschaften. Dieser Übergangsbogen weist ein leichtes Ausschwenken im Bereich des Bogenanfangs und -endes auf, ähnlich einer/einem RadfahrerIn, die/der in eine Kurve fährt. So wird das Fahrzeug entlang seines Schwerpunkts geführt und der Überhöhungsverlauf ist stetig. Bei Neutrassierungen der ÖBB (wie auch der Wiener Linien) wird der Wiener Bogen bereits als Standard eingesetzt. Nach Abschluss seiner Entwicklung wird nun daran gearbeitet, eine Software zu implementieren, um die vorhandene Trassierung der Übergangsbögen automatisiert auf den Einsatz des Wiener Bogens zu untersuchen. Dabei wird überprüft, ob das neue Übergangselement den gängigen Trassierungsvorschriften entspricht und Fixpunkte in der Umgebung wie Tunnel, Weichen, Brücken oder Bahnsteige eine Ersetzung verhindern. Sind die Voraussetzungen gegeben, kann der Wiener Bogen eingesetzt werden.
Ergebnisse: Alleine auf den Hauptstrecken sind mehr als 20.000 herkömmliche Übergangsbögen trassiert. Nach Auswertung einer speziellen Ersetzungssoftware konnte gezeigt werden, dass rund 35 Prozent oder 8.000 im Zuge der laufenden Instandhaltungsarbeiten ersetzt werden können. Die Ersetzung führt zu einer wesentlichen Zeit- und Kostenersparnis – und die Instandhaltungsintervalle werden verlängert.
Kooperationspartner: Wiener Linien

10.000

Bildpunkte liefert der **Scannerkopf des Messwagens** für den Tunnelcheck. Dieser fährt mit einer Geschwindigkeit von 1,8 km/h durch den Tunnel, der Scannerkopf tastet dabei die Wände ab. Durch die **dreidimensionalen Aufnahmen** lassen sich selbst **Risse bis zu 0,1 Millimeter** feststellen und beobachten.

E-Hybridlok

Die Herausforderung: Verschubeinsätze müssen vielfach mit Dieselloks durchgeführt werden, obwohl der überwiegende Einsatz unter der Fahrleitung erfolgt.
Die Idee: Es soll eine Hybridverschublok entwickelt werden, die als elektrisch betriebene Verschublok oberleitungsfreie Strecken im Verschubbereich mit eigener Energieversorgung überbrücken soll. Ziel ist der Verzicht auf Dieselloks im Verschub.
Ergebnisse: Ein erster Prototyp, Energiespeicher auf einer elektrischen Verschublokomotive Rh 1063 für Betrieb ohne Oberleitung, wurde im Sommer 2016 durch die Firma TecSol (TS) erstellt. Die Firma HET wird die 1063.038 als Prototypfahrzeug auf Basis der H2-Brennstoffzelle mithilfe von TS im Jahr 2017 umbauen. Nach Abschluss der Erprobungen werden die beiden Prototyplokomotiven wieder in ihren Ursprungszustand zurückversetzt und die gesammelten Betriebserfahrungen in die Ausschreibung eines Refurbishments der Baureihe 1063 zur E-Hybridlok münden.
Kooperationspartner: Fa. TecSol, Fa. HET, Montanuniversität, DLR <

Die neue Qualität des Bahnfahrens

NEUE SERVICES. Heute schon sorgen die ÖBB für die Mobilität von morgen und bieten Services für zufriedene KundInnen, die das Bahnfahren an sich, aber auch alles Drumherum zeitgemäß und trendy, vor allem aber einfacher machen.

Bahnfahren ist richtig cool geworden in den letzten Jahren. Die Züge sind schneller, pünktlicher und schauen auch moderner und dynamischer aus, die Bahnhöfe sind modern, hell und freundlich, Tickets kann man im Internet oder per App kaufen und während der Bahnfahrt im Netz surfen. Das alles merken auch die Fahrgäste und benoten die ÖBB in den diversen Kundenumfragen und -analysen bestens. Die Folge: stetig steigende Fahrgastzahlen.
Und sie werden weitersteigen. Der Bahn kommt auch das geänderte Mobilitätsverhalten der Menschen entgegen, das dem öffentlichen Verkehr deutlich mehr Raum gibt als in den letzten Jahrzehnten, wenn auch in Kombination mit Pkw, Fahrrad oder Mietwagen. Das bedeutet nicht automatisch mehr KundInnen für die ÖBB, denn gleichzeitig mit der steigenden Nachfrage werden auch die Angebote auf der Schiene mehr – wer Fahrgäste dazugewinnen will, muss sich anstrengen. Bahnfahren ist heute mehr, als von A nach B zu reisen.

Service und Angebot verbessern

Der Fahrgast erwartet sich Modernität, digitale Services und ein positives Reise-Erlebnis – Pünktlichkeit und Sicherheit setzt er (zu Recht) voraus. Also arbeiten die ÖBB permanent daran, ihre Services rund ums Bahnfahren zu erweitern: unter Nutzung der Digitalisierung, mit dem Einsatz neuer Technologien und mit innovativen Ideen.

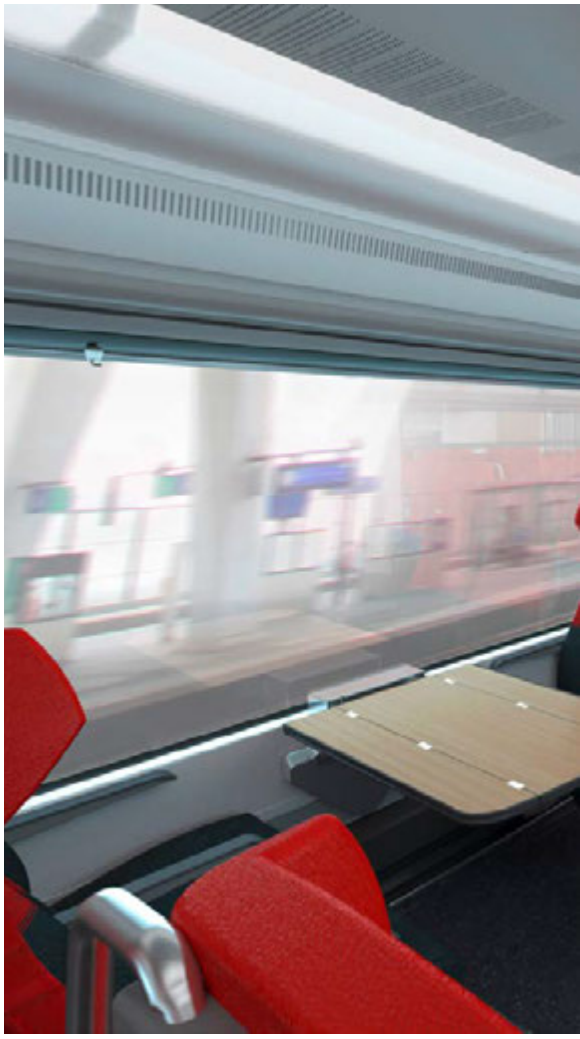
Ab 2019: neue Cityjets vom Typ TALENT 3 für Vorarlberg

Jede Fahrzeugbeschaffung ist eine große Herausforderung, aber gleichzeitig auch eine großartige Möglichkeit, Innovationen im Sinne der KundInnen umzusetzen.

187

Talent-Elektro-Triebwagen und 60 Desiro-Diesel-Triebwagen werden **wettbewerbstauglich aufgerüstet** und so umgebaut, dass sie heutigen und zukünftigen Kundenwünschen entsprechen. Schon von außen wird das **Upgrade** an derselben **rot-weiß-roten Lackierung** erkennbar sein, wie sie dann alle **Cityjets** haben.

Die ÖBB arbeiten permanent daran, ihre Services rund ums Bahnfahren zu erweitern und die Qualität ihres Angebotes zu verbessern.



CITYJET TALENT 3. Unverkennbar ÖBB – und dennoch

In Vorarlberg wird ab 2019 der Cityjet vom Typ TALENT 3 als neues Mitglied der ÖBB Cityjet-Familie auf Schiene sein, um die KundInnen je nach Saison mit dem optimal angepassten Interieur zu befördern.
Im Winter werden die Mehrzweckzonen mit einer Abstellmöglichkeit für Skier und Snowboards ausgerüstet – im Sommer werden zusätzliche Bereiche für die Abstellung von Fahrrädern frei gemacht. In einem Wagen wird eine besondere Fahrrad-Fixierung vorhanden sein, um die Fahrräder an den Pedalen besonders schonend zu fixieren.
Der neue Sitz wird für gewohnten Komfort aus dem Cityjet-Typ Desiro ML sorgen. Auch wenn sich der Sitzlieferant diesmal unterscheidet – die Komfortmerkmale sind gleich geblieben: komfortable Sitzab-

ein Quäntchen moderner und kundenfreundlicher als alles, was bisher im Nahverkehr auf Schiene ist

stände, mit neigungsverstellbaren Rückenpolstern, Armlehnenauflagen aus Kunstleder, Sitzrückentische, Fußrasten und Zeitungsnetze. Damit bieten die ÖBB ihren KundInnen im gesamten Zug jenen Komfort, der in anderen Bahnen nur in der 1. Klasse geboten wird.

Besserer Standard im Nahverkehr

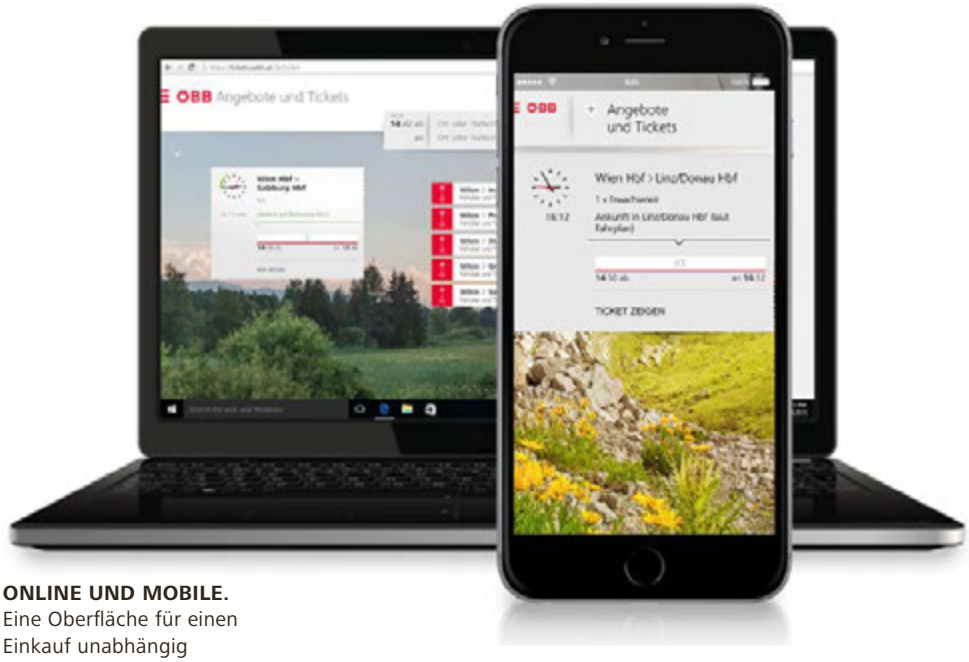
Überhaupt wird die Nahverkehrsflotte der ÖBB bis 2022 an das Cityjet-Niveau herangeführt. 187 Talent-Elektro-Triebwagen und 60 Desiro-Diesel-Triebwagen werden wettbewerbstauglich aufgerüstet und so umgebaut, dass sie heutigen und zukünftigen Kundenwünschen entsprechen. Schon von außen wird das Upgrade an derselben rot-weiß-roten Lackierung erkennbar sein, wie sie dann alle Cityjets haben. Innen wird es eine neue Qualität geben: Dazu gehören überall neue, komfortable Sitze, und der Talent bekommt nun auch WLAN samt Onboard-Portal und FIS-Monitore sowie eine Neupositionierung der Lautsprecher.

Der einfachere Weg zum Ticket

Es gibt viele Wege zum ÖBB Ticket: traditionell am Ticketschalter oder per Telefon, übers Internet am PC oder via App unterwegs. Damit KundInnen möglichst rasch und einfach zum Ticket kommen, bieten die ÖBB über alle Vertriebskanäle hinweg eine einheitliche Benutzeroberfläche für den Ticketkauf. Anfang 2016 starteten die ÖBB das neue Online- und Mobile-Ticketing, seit Juni 2017 werden die rund 1.000 ÖBB Ticketautomaten an Österreichs Bahnhöfen schrittweise auf die neue, zeitgemäße Benutzeroberfläche umgestellt, die mit wenigen Klicks zum richtigen Ticket führt. Am Automaten ist es durch die Integration aller sieben österreichischen Verkehrsverbünde jetzt auch erstmals möglich, regionale sowie überregionale Tickets für ÖBB Züge, Bus und Straßenbahn zu kaufen – egal, an welchem Automaten und auf welchem Bahnhof. Insgesamt stehen den KundInnen rund 40.000 Haltestellen zur Auswahl. Der große Vorteil: Der Automat wählt für den Fahrgast automatisch den passenden Tarif aus. Bereits vorhandene Tickets, etwa für Stadtverkehre, oder Ermäßigungen werden berücksichtigt und der Ticketautomat bucht das richtige Ticket für die ausgewählte Verbindung.

>

REFURBISHMENT. Bis 2022 werden 187 Talent-Elektro-Triebwagen und 60 Desiro-Diesel-Triebwagen an das Cityjet-Niveau herangeführt



ONLINE UND MOBILE.
Eine Oberfläche für einen Einkauf unabhängig vom Device

EINE App für alle Öffis

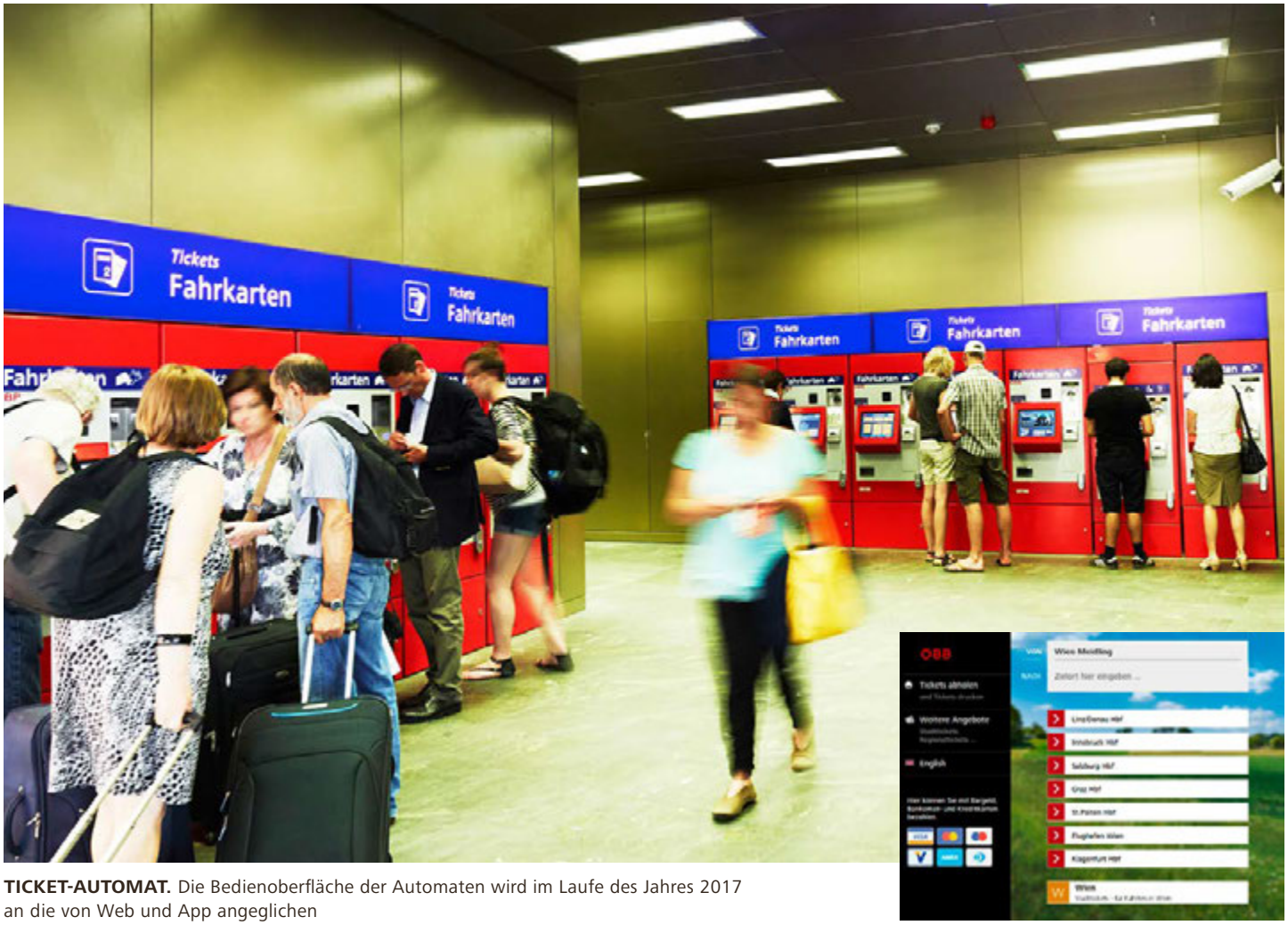
Überhaupt wünschen sich KundInnen immer wieder eine einzige Anlaufstelle für die Buchung sämtlicher Fahrten durchs ganze Land, egal mit welchem Verkehrsmittel. Im Projekt Smart Journey wird gerade erforscht, wie genau und zuverlässig die Fahrterkennung mittels Smartphone-App funktioniert. Dazu wurden Pilot-UserInnen aus allen ÖBB ÖSTERREICHCARD-BesitzerInnen über 18 aus der Steiermark und Kärnten ausgewählt und erhielten eine Projekt-App, die ihre täglichen Wege aufzeichnet. Die Erkenntnisse sollen helfen, das Öffi-Angebot zu verbessern und Schnittstellen zwischen Bahn, Straßenbahn und Bus zu optimieren. Die Smart-Journey-App kann acht verschiedene Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten unterscheiden: Gehen, Fahrrad, Motorrad, Auto, Bus, Straßenbahn, U-Bahn und Zug.
Am Projekt Smart Journey sind außer dem ÖBB-Personenverkehr auch das bmvit, das Austrian Institute of Technology, die Länder Steiermark und Kärnten, der Verkehrsverbund Steiermark und die Kärntner Linien beteiligt.

Alle Wege und Tickets in einer App

Die App wegfinder für Android-Handy oder iPhone vergleicht alle Möglichkeiten, um von Tür zu Tür zu kommen. Die NutzerInnen bekommen in wegfinder die Dauer der gesamten Reise angezeigt und können direkt in der App Tickets für ihre Verbindungen buchen. Tickets gibt es sowohl für ÖBB & VOR, künftig lassen sich auch Tickets weiterer Verbünde kaufen. WESTbahn, Flixbus, CAT, Vienna Airport Lines, car2go, Uber, Taxi 40100 und Bedarfsverkehr kann man auch buchen, dafür gibt es Links zu den jeweiligen Portalen.
Der Ticketkauf in der App funktioniert ähnlich wie ein Chat. Man wählt die passende Verbindung im Routenplaner aus und mit einem Klick öffnet sich ein Chat-Dialog, der einen durch den Kaufprozess begleitet.

Fahrplanauskunft mit „Alexa“

„Hey Siri“, „Okay Google“, „Alexa …“ hört man in österreichischen Haushalten immer häufiger. Sie starten die Konversation mit sogenannten Personal Assistants, die der/dem BenutzerIn bei Internetsuchen das Leben erleichtern sollen. Seit Ostern 2017 bieten auch die ÖBB einen solchen Service, mit dem man eine echte Konversation aufbauen und sogar Details zu Fahrplan, Abfahrtszeiten und Ticketpreisen nachfragen kann. Die EntwicklerInnen setzen dabei auf Amazons Alexa, der am deutschen Markt dominiert und Drittanbietern eine Integration ermöglicht. Eine Fahrplanauskunft kann dann etwa so lauten: „Alexa, frage Österreichische Bundesbahnen nach der nächsten Verbindung von Innsbruck nach Wien.“ Jetzt wird bereits an neuen Funktionen gearbeitet, wie zum Beispiel dem



TICKET-AUTOMAT. Die Bedienoberfläche der Automaten wird im Laufe des Jahres 2017 an die von Web und App angeglichen

Hinterlegen des Heimatbahnhofes, um Abfragen noch einfacher zu gestalten.

Vom Zug umsteigen in den Mietwagen

Durchgehende Mobilität von Tür zu Tür, auch wenn der gewünschte Zielort nicht mit dem Zug zu erreichen ist? Auch dafür haben die ÖBB jetzt ein Angebot im Programm: das Carsharing ÖBB Rail&Drive, mit vorerst 150 Fahrzeugen. Standorte sind erst mal die Bahnhöfe Bregenz, Feldkirch, Bludenz, Innsbruck, Salzburg, Wels, Linz, St. Pölten, Wr. Neustadt, Wien Hauptbahnhof, Wien Westbahnhof, Eisenstadt, Graz, Leoben, Klagenfurt und Villach.
Die Registrierung und Buchung erfolgt ganz einfach über **www.railanddrive.at** oder über die entsprechende App. Ein Fahrzeug kostet ab € 2,-/Stunde je nach Fahrzeugklasse. Das gewählte Auto kann man für einige Stunden, über Tage oder über das Wochenende mieten.

150

Fahrzeuge für das **Carsharing ÖBB Rail&Drive** stehen auf knapp 20 Bahnhöfen österereichweit bereit. Ein Fahrzeug kostet ab € 2,-/Stunde je nach Fahrzeugklasse. Das gewählte Auto kann man für einige Stunden, über Tage oder über das Wochenende mieten.

Zukunftsprojekt Akku-Zug

E-Fahrzeuge auf der Straße gibt es bereits – an batteriebetriebenen Triebfahrzeugen für die Schiene wird jetzt intensiv gearbeitet. Gemeinsam mit der Zugindustrie arbeiten die ÖBB an einer Lösung, die den Einsatz von E-Triebzügen wirtschaftlich sinnvoll und sicher macht. Besonders dafür geeignet sind oberleitungsfreie Strecken. Der Großteil dieser Strecken liegt im Bereich unter 40 km, denn Dieselstrecken sind häufig Stichstrecken, wo der Zug genug Akkustrom haben muss, damit er auch wieder zurückfahren kann.
Wie im Automobilbereich auch, hängt der Einsatz der Technologie an der Leistungsfähigkeit der Batterie. Die technologische Reife elektrischer Energiespeicher auf Basis von Li-Ion-Batterien hat sich aber stark verbessert und so sollte es gelingen, einen batteriebetriebenen Zug zu entwickeln, der um die 80 km weit fahren kann, ehe der Akku aufgeladen werden muss. Auch das Aufladen wird möglichst effizient im Schnellladeverfahren im Stillstand und im Fahrbetrieb über die Oberleitung durchgeführt.
Durch das Hybridzugkonzept können Strecken, die mittel- und langfristig nicht zur Elektrifizierung vorgesehen sind, höchst effizient, lärmoptimiert, wirtschaftlich und umweltschonend betrieben werden. <

UNTERNEHMEN & MITARBEITER

Unser Ziel: die Top Ten

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER. Die ÖBB wollen zu einem der besten Arbeitgeber Österreichs werden. Das ist mit einer Vielzahl an Initiativen und Maßnahmen verbunden. Es ist eines der vielversprechendsten Projekte in der Geschichte der ÖBB.

Gemessen zu werden, das ist Alltag für die ÖBB. Jeder Fahrgast, jede Kundin und jeder Kunde misst unsere Leistungen. Auf die Minute genau. Es ist wohl nicht vermessen, zu sagen, dass die ÖBB das am genauesten beobachtete Unternehmen Österreichs sind. Das ist die eine Seite der Bundesbahnen, jene, die nach außen wirkt. Um hier zu reüssieren, um den Bedürfnissen so weit wie nur irgend möglich entgegenzukommen, um sie vorwegzunehmen, braucht der Konzern seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Er braucht vor allem zufriedene, motivierte, initiative, kritische und aufmerksame MitarbeiterInnen. Das bedeutet, dass das Unternehmen Bundesbahnen Tag für Tag und Stunde für Stunde in einer ganz anderen Art und Weise gemessen wird. In seiner Eigenschaft als Arbeitgeber.

Kundenbedürfnisse widerspiegeln

Die ÖBB haben sich das Ziel gesetzt, zu den Toparbeitgebern der Republik zu zählen. Zu jenen, die attraktiv sind, die Möglichkeiten eröffnen, die für ein respektvolles Miteinander im Umgang stehen, für eine Vielfalt in allen Belangen. Man kann auch sagen, dass die MitarbeiterInnen der ÖBB die KundInnen widerspiegeln sollen. Ja, sogar müssen – will denn das Unternehmen als Dienstleister und für die Gesellschaft nachhaltig erfolgreich sein.

Anders ausgedrückt: Die ÖBB arbeiten für den Markt und müssen denken wie der Markt. Mit der Bahn reisen ganz unterschiedliche Personen – Geschäftsreisende gleichermaßen wie Menschen mit Behinderungen, Erwachsene mit Kleinkindern genauso wie Schulkinder oder Studierende. Je besser die Bahn deren Bedürfnisse versteht, umso erfolgreicher ist sie, umso zufriedener sind die Reisenden, umso zufriedener sind die MitarbeiterInnen, desto besser die Bahn. Ein Zirkelschluss gewissermaßen.

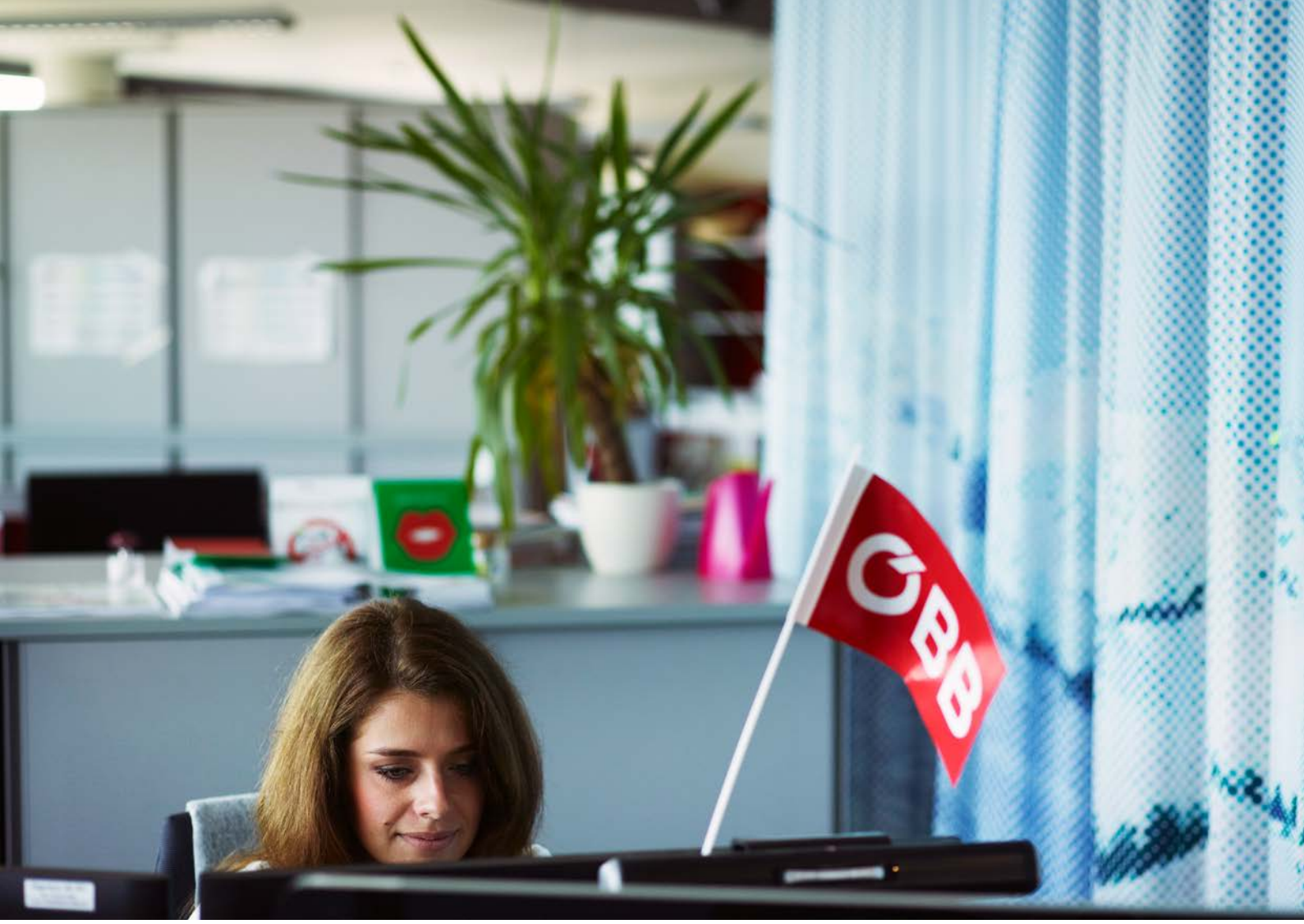
Einer, der, wenn er denn gelingen soll, nach einer strengen Innenschau verlangt. Nach dem Hinterfragen alter Muster, nach der Öffnung Neuem gegenüber. Es verändert sich ja nicht nur die Welt im Großen und Ganzen, sie verändert sich auch im Kleinen. In den Erwartungen, die heute an einen Arbeitgeber gestellt werden. Es war einmal durchaus gang und gäbe, dass man einen Arbeitsplatz, seinen Arbeitsplatz, ein ganzes Arbeitsleben gehalten hat. Damit war man auch zufrieden. Heute ist, so wie in der Gesellschaft, Durchlässigkeit gefragt. Die Perspektive, die Möglichkeit, sich verändern zu können. Einen Weg einzuschlagen, der nicht a priori vorgegeben ist. Dafür Strukturen zu schaffen, die Potenziale zu erkennen, zu fördern, zu ermutigen, das zählt mithin zu den zentralen Aufgaben eines Unternehmens. Zu seinen Verpflichtungen gegenüber seinen MitarbeiterInnen.

Was also macht einen Toparbeitgeber aus? Da ist die Befriedigung mit der Arbeit an sich, da ist der Stolz auf das Unternehmen, die Sicherheit, die es bietet, sowie seine Möglichkeiten zur Weiterentwicklung. Da ist zudem ein Klima, in welchem man sich wohlfühlt, das von Wertschätzung und Anerkennung geprägt ist. Ein Klima, welches ein offenes Wort fördert und, ja, fordert. Es handelt sich >

Toparbeitgeber

Die ÖBB haben sich das Ziel gesetzt, zu den Toparbeitgebern Österreichs zu zählen. Zu jenen, die attraktiv sind, die **Möglichkeiten eröffnen**, die für ein **respektvolles Miteinander** im Umgang stehen, für eine Vielfalt in allen Belangen.

Für den gemeinsamen Erfolg braucht man vor allem zufriedene, motivierte, initiative, kritische und aufmerksame MitarbeiterInnen.



UNTERNEHMENS-KULTUR. Da ist die Befriedigung mit der Arbeit an sich, da ist der Stolz auf das Unternehmen, die Sicherheit, die es bietet, sowie seine Möglichkeiten zur Weiterentwicklung

also um ein Unterfangen, welches niemals endet.
Um eines, welches in allen seinen Aspekten absolut ernst genommen werden muss. Es muss gelebt werden, es muss geradezu integraler Bestandteil der Unternehmens-DNA sein. Ansonsten verpufft der Anspruch, wird zu einer Luftnummer. Toparbeitgeber wird man nicht über Nacht. Dieses Ziel zu erreichen, verlangt Engagement und langen Atem. Es ist ein Ziel, das zu erreichen alle Mühen und Anstrengungen wert ist. Kein Wunder, dass es im ÖBB Strategieprogramm an prominenter und zentraler Stelle steht. <

AUSBILDUNG. Am neuen Bildungscampus auf Loksimulatoren für den Einsatz trainieren

Nur die besten Köpfe

BILDUNGSCAMPUS. In der Konkurrenz um die besten MitarbeiterInnen gilt es, als Arbeitgeber attraktiv zu sein. Was es dazu braucht, ergibt sich aus einer eigenen Studie.

Berufsbilder und -felder von A bis Z, das sind die ÖBB. Der Bogen der Tätigkeiten spannt sich von Abfallmanagement und Brandschutz über Gleisbautechnik und Organisationsentwicklung bis hin zu Systemmanagement und ZugbegleiterIn. Insgesamt 123 verschiedene Berufsbilder vereint der Konzern unter seinem Dach.
Weit mehr, als in der Öffentlichkeit vermutet wird. Denn da wird mit der Bahn doch immer noch und vor allem der Lokführer assoziiert. Daran ist nichts falsch, aber es ist eben nicht alles.

Steigender Bedarf an neuen MitarbeiterInnen

Für die ÖBB geht es dennoch vor allem darum, potenziellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die gesamte Breite an möglichen Berufen vorzustellen und ins Bewusstsein zu rufen.

Denn einerseits planen die ÖBB bis 2021 über 10.000 neue MitarbeiterInnen aufzunehmen, andererseits haben sie sich das strategische Ziel gesetzt, in den nächsten Jahren unter den zehn besten Arbeitgebern Österreichs zu rangieren. Ein attraktiver Arbeitgeber zu werden, noch attraktiver als bisher schon.
Aber was macht die Attraktivität eines Arbeitgebers denn aus? Und wie denken die eigenen MitarbeiterInnen über das Unternehmen? Diese Fragen gilt es abzuklären, will man die besten Köpfe des Landes ansprechen. Die ÖBB haben dazu beim Institut für empirische Sozialforschung (IFES) eine eigene Arbeitgeberstudie in Auftrag gegeben. 2.000 Personen, darunter auch MitarbeiterInnen der ÖBB, wurden zufällig ausgewählt und befragt. Die Ergebnisse der Erhebung werden zur Festigung des Auftritts als Arbeitgeber und zur Positionierung als Toparbeitgeber herangezogen.

Für die ÖBB geht es vor allem darum, potenziellen MitarbeiterInnen die gesamte Breite an möglichen Berufen vorzustellen.

Im Detail

Aber der Reihe nach:

- Im Attraktivitätsranking belegen die ÖBB unter 37 Unternehmen den 14. Rang.

VIELFALT. Mit einer Vielzahl an Standorten und den unterschiedlichen Berufsbildern sind die ÖBB als Arbeitgeber einzigartig in Österreich

- OBB MitarbeiterInnen und StammkundInnen stehen dem Arbeitgeber ÖBB sehr positiv gegenüber.
- Viele relevante Berufe bei den ÖBB sind nicht oder zu wenig bekannt. Darunter jene in den Bereichen Finanzen, IT, Vertrieb, Nachrichtentechnik und Immobilien.
- Bestehende Kontakte und das persönliche Umfeld sind die wichtigsten Informationsquellen für die Arbeitgeberwahl.
- Als Arbeitgeber liegen die ÖBB unter UniversitätsabsolventInnen, vor allem bei Technik- und WirtschaftsabsolventInnen, im unteren Mittelfeld.
- Es existiert ein ausgeprägtes Ost-West-Gefälle.
- Und: Bei Männern sind die ÖBB derzeit noch deutlich attraktiver als bei Frauen.

Die Schlüsse aus der Studie liegen also auf der Hand:

- Die Arbeitgebermarke ÖBB muss gestärkt werden.
- Der Dialog mit ÖBB MitarbeiterInnen und KundInnen muss intensiviert werden.
- Die Zusammenarbeit mit Universitäten und Fachhochschulen muss aus- und umgebaut werden.
- Die vielfältigen Karrieremöglichkeiten innerhalb der ÖBB müssen über verschiedene Medien präsentiert werden.
- Es braucht spezielle Kampagnen für Wirtschafts- und Technikstudierende.

123

verschiedene **Berufsbilder** vereint der Konzern unter seinem Dach. Der Bogen der Tätigkeiten spannt sich von **Abfallmanagement** und Brandschutz über Gleisbautechnik und Organisationsentwicklung bis hin zu Systemmanagement und **ZugbegleiterIn.**

Vielfalt an Berufen

Für die ÖBB bedeutet das, dass sie zu einem guten Teil auf schon bestehenden Strukturen aufbauen können, diese auf Basis der Studie aber gezielter einzusetzen wissen. So ist schon seit Ende 2015 der ÖBB Karrierezug im Einsatz. Dieser, ein – passenderweise – Talent, visualisiert die Vielfalt an Berufen und Möglichkeiten innerhalb des Unternehmens und macht auf Stationen in Wien und Niederösterreich KundInnen auf die Bahn als attraktiven Arbeitgeber aufmerksam. Da rund 50 Prozent der Passagiere Frauen sind, wird auf diese Weise gerade die weibliche Zielgruppe angesprochen und informiert – ein wichtiger Beitrag, um den Frauenanteil innerhalb des Konzerns zu erhöhen. Essenziell, um die Bahn als interessante, vielfältige und chancenreiche Arbeitswelt zu positionieren, sind die eigenen MitarbeiterInnen. Sie sind die stärksten KommunikatorInnen, denn sie berichten aus dem Alltag, ihre Stimme hat Gewicht. Wem sollte man auch mehr vertrauen als jenen, die das Unternehmen aus eigenem Erleben bestens kennen? Ihre Zufriedenheit ist unser bestes Zeugnis. >

MITARBEITERZUFRIEDENHEIT. Die MitarbeiterInnen sind das Gesicht eines Unternehmens

Wo es passt – und wo nicht

MITARBEITERBEFRAGUNG. 2016 wurde die dritte konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse belegen eindrücklich die hohe Arbeitszufriedenheit.

Unsere MitarbeiterInnen sind unser wichtigstes Kapital – diesen Satz kennt man. Er ist ein Stehsatz, immer wieder und bei jeder sich bietenden Gelegenheit wird er getätigt. Er ist also ein schöner Satz, einer, der Wertschätzung ausdrückt. Insofern wichtig.
Der Satz allein ist nicht genug. Nicht für die ÖBB. 41.954 MitarbeiterInnen umfasst der Konzern. In Österreich und im europäischen Ausland. Sie sind das Gesicht des Unternehmens gegenüber den KundInnen, sie sorgen dafür, dass in allen Bereichen alles reibungslos läuft, man kann mit Fug und Recht sagen, sie sind die ÖBB.

Will man also wissen, wie es dem Betrieb in seinen vielen Facetten geht, muss man wissen, wie es ihnen geht. Man muss nachfragen, im Detail.

1.835.190 Antworten auf 90 Fragen

Die ÖBB haben exakt dies 2016 zum dritten Mal getan. Im Rahmen der Mitarbeiterbefragung von 17. Oktober bis 4. November 2016 erhielten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen vom Institut für empirische Sozialforschung (IFES) erstellten Fragebogen mit insgesamt 90 Fragen und einem eigenen Kommentarfeld für persönliche Anmerkungen. Die Auswertung der Fragebögen erfolgte strikt nach wissenschaftlichen Kriterien und unter absoluter Wahrung der Anonymität. Aus diesem Grund verbleiben die Daten samt und sonders nach Abschluss der Befragung bei IFES.
20.391 Personen, das entspricht einer Teilnahmequote von 48,3 Prozent, haben die Möglichkeit wahrgenommen, Auskunft zu geben und Bewertungen vorzunehmen.
Die wichtigste Botschaft vorweg:

Als Arbeitgeber überzeugen

Und was macht nun einen guten, was macht den idealen Arbeitgeber aus? Auch das hat das IFES in seiner Studie für die ÖBB erhoben. Den höchsten Zuspruch erhalten mitarbeiterfreundliche und sicherheitsbewusste Arbeitgeber. Punkten kann man auch mit unbürokratischen, innovativen und kundenorientierten Werten. Leistungsorientierung und Flexibilität runden das Eigenschaftenprofil ab.
Geht es um das Image des idealen Arbeitgebers, stehen erfolgreiches und nachhaltiges sowie umweltbewusstes Agieren an erster Stelle, gefolgt von Ansehen und Internationalität. Erfreulicherweise verbinden ÖBB MitarbeiterInnen exakt diese Werte und Ansprüche mit den Bundesbahnen. Ein gutes Zeichen. <

Die Gesamt-Arbeitszufriedenheit bei den ÖBB bleibt stabil und erreicht den guten Wert von 64 von 100 möglichen Punkten. Vor allem das Arbeitsklima sticht hervor. Mit 71 von 100 Punkten erhält es die beste Bewertung. Die KollegInnen in den verschiedenen Abteilungen verstehen sich gut und unterstützen einander. Eingefordert wird, dass der konstruktive Umgang mit Fehlern und die Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen und Gesellschaften weiterhin gefördert werden sollen. Sehr gut angenommen wurde das Kommentarfeld am Ende des Fragebogens: 34 Prozent der Befragten nutzten es, um persönliche Anliegen zu formulieren. Dabei wurde häufig mehr als nur ein Thema angesprochen, sodass das IFES in Summe 17.565 Kommentare zählte.
Es zeigt sich, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖBB machen von der Möglichkeit, sich Gehör zu verschaffen, das Unternehmen zu bewerten und an seiner Entwicklung teilzuhaben, aktiv Gebrauch. Das ist nichts weniger als ein Vertrauensbeweis. <

PERSPEKTIVEN. Die ÖBB sind der größte technische Lehrlingsausbilder Österreichs

Bildungskatalog und (Aus-)Bildungswege

AUSBILDER ÖBB. Ausgelernt gibt es nicht. Die ÖBB bieten 23 Lehrberufe, den ÖBB Bildungskatalog und die ÖBB akademie, um ihren MitarbeiterInnen beste Qualifizierungsmöglichkeiten zu garantieren.

Das Angebot für Lehrlinge wurde im Herbst 2016 mit dem Lehrberuf „Finanz- und RechnungswesenassistentIn“ erweitert. Als Ausbildungsbetrieb bauen die Bundesbahnen auf jahrzehntelangem Engagement und ebenso langer Erfahrung auf. Zu den wichtigsten Herausforderungen zählt es, die Ausbildungsqualität hoch zu halten, gute Praxisansätze zu bieten und bestens ausgebildete Menschen nach dem Ende der Lehrzeit in das Unternehmen zu integrieren. Ebenso wichtig ist es, permanent das Angebot an Lehrberufen mit dem Bedarf im Unternehmen abzugleichen. Die Erweiterung des Ausbildungsangebots ist eine Reaktion auf den „internen Kundenwunsch“.

Wissen erweitern

Eine Lehre oder auch eine universitäre Ausbildung absolviert zu haben bedeutet indes nicht, dass damit alles gelernt worden wäre. Das hat so nie gegolten. Das gilt in der heutigen Arbeitswelt noch weniger. Weswegen der ÖBB Bildungskatalog mit mehr als 170 Seminaren ein ebenso umfassendes wie zielorientiertes Weiterbildungsangebot für alle MitarbeiterInnen darstellt. Angeboten werden unter anderem Einheiten zu den Themen „Führungskräfte und TeamkoordinatorInnen“, „Berufsbezogene Aus- und Weiterbildung“, „Persönliche Kompetenz“, „IT-Kompetenz“, „Sprachen“ und „Recht“. In der ÖBB akademie werden darüber hinaus strategisch relevante Weiterbildungsprogramme für unterschiedliche Managementebenen, ExpertInnen, Newcomer und Talente gebündelt. Für Lehrgänge wie „program for experts“ und „senior management program“ besteht die Möglichkeit, durch Führungskräfte zur Teilnahme nominiert zu werden – oder sich persönlich zu bewerben. Initiative wird gefördert. <

Von der Kraft der Vielfalt

DIVERSITY. Ziel und Anspruch der ÖBB ist es, Vielfalt als Wert in der Unternehmenskultur zu verankern und nachhaltig zu leben.

Fast 40.000 Menschen arbeiten bei den ÖBB – das entspricht etwa der Anzahl der EinwohnerInnen von Steyr – und man könnte sagen, ihre Vielfalt bildet die Gesellschaft Österreichs ab. Hier sind MitarbeiterInnen aus mehr als 60 Staaten tätig und dementsprechend viel Sprachpotenzial ist vorhanden. Hier arbeiten mehrere Generationen von Menschen zusammen. 88 Prozent der ÖBB Mitarbeitenden sind männlich, aber immer mehr Frauen streben in technische Berufe. Es gibt alteingesessene, erfahrene KollegInnen und solche, die mit neuen Ideen von außen hinzukommen. Es gibt Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei den ÖBB, Väter, die in Karenz gehen, und immer mehr Frauen im Management.
Diese Vielfalt ist durchaus erwünscht, ja sie wird vom Konzern sogar angestrebt. 2011 haben alle VorständInnen und Geschäftsführenden die Gleichstellungspolicy unterzeichnet, sich damit zur Diversität bekannt und dazu, entsprechende Initiativen zu setzen. Das erklärte Ziel ist, die Vielfalt im Konzern weiter zu heben, Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben herzustellen, barrierefrei zu werden – das alles diskriminierungsfrei und mit Chancen für alle, egal welcher Herkunft, welchen Geschlechts, Alters oder welcher sexuellen Orientierung.

Diversity-Management-Team wirkt

Seit fünf Jahren gibt es ein kleines Diversity-Management-Team, das Themen aufzeigt und die Umsetzung in der konzernweiten Managementpraxis vorantreibt und bei Bedarf unterstützt. Es arbeitet strategisch, z. B. in der Ausarbeitung von konzernweiten Personalzielen wie der Diversity Charta 2020, initiiert Diversity-Programme, z. B. das Audit Beruf & Familie. Vorarbeiten zur Vereinbarkeit von Beruf & Privatleben wurden hier geleistet, siehe RailMapKarenz oder Flying Nannies, und schließlich findet hier die konzernweite Steuerung der Barrierefreiheit statt. Das Team initiiert konzernweite Projekte wie den ÖBB Diversity Award oder verantwortet die Erinnerungsarbeit mit der erfolgreichen ÖBB Wanderausstellung „Verdrängte Jahre. Bahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938–1945“, die 2012 in Wien startete, durch Österreich tourte und im Frühjahr 2017 sogar an der Universität in Tel Aviv zu sehen war.
So wird das Thema Diversity ins Unternehmen getragen, in Fort- und Weiterbildungsprogramme und in die Lehrlingsausbildung integriert.

Vielfältig wie der Markt

Warum die ÖBB das tun? Weil ein Unternehmen, will es erfolgreich sein, denken muss wie der Markt. Und der ist nun einmal vielfältig. Mit Bahn & Bus reisen ganz unterschiedliche Menschen und je besser man deren Bedürfnisse versteht, desto besser können Produkte gestaltet werden und umso zufriedener sind die Reisenden. Auch intern tut einem Unternehmen Vielfalt gut. Gemischte Arbeitsteams liefern mittelfristig ganz einfach bessere Ergebnisse. Und ja, es gibt eine EU-weite Antidiskriminierungsrichtlinie, an die sich Österreich und somit auch die ÖBB zu halten haben. Aber Gesetz ist das eine – gelebte Überzeugung das andere. Bei den ÖBB sind Gleichbehandlung und Antidiskriminierung nicht verhandelbar. Dafür, dass das im Unternehmen eingehalten wird, sorgen Gleichstellungsbeauftragte in allen Regionen.

Vielfalt

Will ein Unternehmen erfolgreich sein, muss es **denken wie der Markt.** Und der ist nun einmal vielfältig. Auch intern tut einem Unternehmen Vielfalt gut. Gemischte Arbeitsteams liefern mittelfristig ganz **einfach bessere Ergebnisse.**

Bei den ÖBB sind MitarbeiterInnen aus mehr als 60 Staaten tätig, und dementsprechend hoch ist das vorhandene Sprachpotenzial.

VIELFÄLTIGE TEAMS als Spiegelbild der KundInnen – denn je besser man deren Bedürfnisse versteht, desto besser können Produkte gestaltet werden

Barrierefrei reisen – und denken

Barrierefreiheit ist im Rahmen der Diversity beim Mobilitätsdienstleister ÖBB natürlich ein großes Thema. Bahnhöfe und Haltestellen werden ohne Barrieren gestaltet, mit Liften und Blindenleitsystemen. Ticketautomaten sind auch von einem Rollstuhl aus zu bedienen, der Einstieg in die Waggons erfolgt niveaugleich oder mittels Hebelift, Begleitpersonen reisen kostenlos mit. Barrierefreiheit fängt bei der Lesbarkeit der ÖBB Website an, geht über rollstuhlgerechte Abteile und ist vor allem dort gegeben: in den Köpfen der MitarbeiterInnen.

Alter(n)sgerecht arbeiten

Leistungsfähig sein und es bleiben – das wünscht sich ein Unternehmen, das wollen aber auch die Mitarbeitenden möglichst lange sein. Das Durchschnittsalter der ÖBB KollegInnen liegt bei weit über 40 Jahren und in den nächsten zehn Jahren wird es im Konzern zu einem regelrechten Generationenwechsel kommen. Da gilt es, wertvolles Wissen weiterzugeben. Da ist es aber auch notwendig, für ältere ArbeitnehmerInnen ein Umfeld zu schaffen, das sich an ihrer Lebensphase und ihren Fähigkeiten orientiert, Stichwort Altersteilzeit. Es laufen Programme zur alter(n)sgerechten Organisation und für den schrittweisen Wiedereinstieg nach langer Krankheit.

Bunt wie das Leben

Dafür, dass Menschen, einerlei welche Paar- oder Familienform sie wählen und welche sexuelle Orientierung sie haben, im Unternehmen respektiert und akzeptiert werden, treten die ÖBB auch öffentlich ein und nehmen gut sichtbar für alle an der jährlich stattfindenden Regenbogenparade in Wien teil.
Die fortschreitende Internationalisierung und das Anwachsen der Bevölkerungsgruppe mit Migrationshintergrund werden die Vielfalt im ÖBB Konzern weiter steigern. Neue Lebensmodelle werden neue Arbeitszeitmodelle verlangen, ein höherer Frauenanteil wird das Denken verändern, der Generationenwechsel wird Sensibilität verlangen. Chancen bieten Veränderungen allemal und für all das muss die Unternehmenskultur wendig und lebendig bleiben und ohne Barrieren sein. Das ist Anspruch und Ziel der ÖBB zugleich – das ist die Kraft der Vielfalt. <

Next Generation

KNOW-HOW-TRANSFER. Rund ein Viertel aller ÖBB MitarbeiterInnen wird das Unternehmen in den nächsten Jahren altersbedingt verlassen. Wir schauen uns die Übergaben und den Wissenstransfer näher an.

Der Altersdurchschnitt im ÖBB Konzern liegt bei rund 50 Jahren, 10.000 MitarbeiterInnen werden das Unternehmen in den kommenden Jahren verlassen – und mit ihnen Fachwissen, das oft über ein ganzes Arbeitsleben lang angesammelt wurde. Wir stellen zwei Paare vor, die von ihrer Übergabe berichten.

42 Jahre in sieben Monaten*

Petrus Dalpiaz (60) und Bernhard Heimberger (35)

Wissenstransfer in der Gebietsleitung. Woodstock war gerade einmal sechs Jahre her, als Petrus Dalpiaz nach der Matura zu den ÖBB kam. Seit Mitte der Siebzigerjahre arbeitet er nun schon im Betriebsbereich der Bahn und seit 14 Jahren zieht er als Gebietsleiter in Linz die Fäden. Er sorgt dafür, dass die Züge planmäßig fahren können und alles für den Verschub bereit ist. Fast 300 MitarbeiterInnen hat er dabei unter sich, zu seiner Unterstützung gibt es acht BetriebsmanagerInnen. Die Übergabe ist in diesem Fall besonders herausfordernd. Sein zukünftiger Nachfolger Bernhard Heimberger arbeitet parallel nämlich noch in seinem Job als Betriebsmanager in Amstetten.

Learning by Doing oder strikter Lehrplan? Wann immer Bernhard Heimberger es sich also einteilen kann, meist ein- bis zweimal pro Woche, fährt er seit Juni nach Linz zu Petrus Dalpiaz. Sie setzen sich dann zusammen, schauen sich die Organisationsstruktur und das Tagesgeschäft an, gehen einzelne Fälle durch. Gemeinsam werden sie auch alle 37 Dienststellen, für die sie verantwortlich sind, besuchen, um so viele MitarbeiterInnen wie möglich zu erreichen. „In unserem Job sind das Menschliche und die soziale Kompetenz enorm wichtig“, sagt der Gebietsleiter. „Man muss die Kolleginnen und Kollegen kennen, wissen, wen man wofür einteilen kann. Alle sollen die Möglichkeit haben, ihre Arbeit gut machen zu können.“

10.000

MitarbeiterInnen werden das Unternehmen in den kommenden Jahren verlassen – der Altersdurchschnitt im ÖBB Konzern liegt bei rund 50 Jahren. Rund ein **Viertel der MitarbeiterInnen** wird in den kommenden Jahren nachbesetzt werden müssen.Das macht den Wissenstransfer zu einem zentralen Thema der Unternehmenskultur.

PETRUS DALPIAZ UND BERNHARD HEIMBERGER. Als

Mit geistigem Eigentum geizen? „Ich möchte, dass alles funktioniert. Es gibt in dem Job einfach so viele Dinge, die man nirgendwo nachlesen kann. Man lernt sie nur durch Erfahrung“, sagt Petrus Dalpiaz. Aber den beiden ist auch klar, dass jeder seine eigene Art hat, an Dinge heranzugehen. „Petrus hat einen riesigen Erfahrungsschatz. Ich möchte vieles davon mitnehmen, vielleicht etwas adaptieren – und werde sicher viele Erfahrungen einfach selbst machen müssen“, sagt sein Nachfolger, der von den Verantwortlichkeiten seines Jobs einen großen Sprung macht. Demnächst wird er nämlich nicht mehr 27, sondern knapp 300 KollegInnen unter sich haben.

»Eine gewisse Unbekümmertheit ist für mich unbezahlbar.« **PETRUS DALPIAZ**

Gebietsleiter in Linz sorgen sie dafür, dass die Züge planmäßig fahren und alles für den Verschub bereit ist

36 Jahre in fünf Jahren*

Wolfgang Pröll (60) und Katarina Prekic (30)

Wissenstransfer im Vertrieb.

Seit mittlerweile zwölf Jahren ist Wolfgang Pröll bei der Rail Cargo Logistics - Austria Experte für den Schrottbereich. Katarina Prekic kam vor dreieinhalb Jahren als Trainee zu den ÖBB, nach einem Jahr ins Vertriebsteam zu Wolfgang Pröll.

WOLFGANG PRÖLL UND KATARINA PREKIC sind Experten für den Schrott-, Kohle- und Kokstransport

Und so ist eingetreten, was die beiden als „Traumfall" für eine Übergabe bezeichnen. Insgesamt fünf Jahre haben sie gemeinsam, wobei Wolfgang Pröll nun nicht mehr täglich im Büro ist, da er die Altersteilzeit in Anspruch nimmt. Katarina Prekic wird zusätzlich zum Schrott-Bereich, für den Wolfgang Pröll der Experte ist, auch internationale Projekte wie Koks- und Kohletransporte mitübernehmen. Und obwohl sie in den letzten zweieinhalb Jahren schon so einiges von ihm lernen konnte, hat sie Bedenken. „Ich kann mir gar nicht vorstellen, dass er irgendwann nicht mehr da ist", sagt sie.

Learning by Doing oder strikter Lehrplan? „Ich hatte am Anfang überhaupt keine Logistikerfahrung", erzählt Katarina Prekic, „für mich war es wirklich ein großes Glück, dass ich Wolfgang immer punktuell befragen konnte. Er ist ein guter Lehrer." Mittlerweile gehe es aber schon eher in Richtung Jobsharing, sagt Wolfgang Pröll: „Es ist extrem wichtig, dass wir miteinander reden und die Arbeitsschritte des jeweils anderen nachvollziehbar bleiben." Zusätzlich dazu setzen sich die beiden zu einem wöchentlichen Jour fixe zusammen.

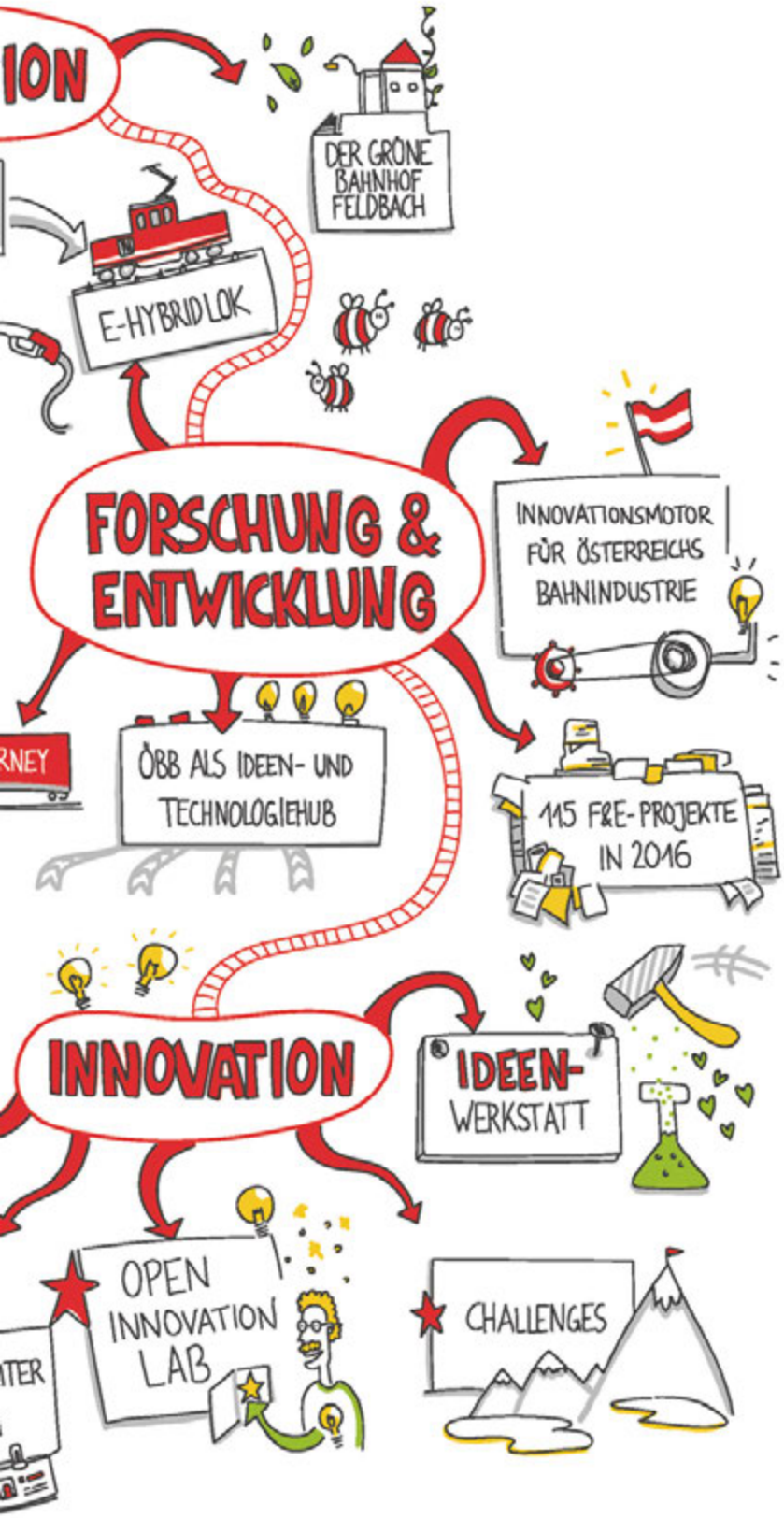
Mit geistigem Eigentum geizen? Katarina ist sehr wissbegierig. „Vielleicht frage ich manchmal zu viel", sagt sie, aber Wolfgang sei immer bereit, sein Wissen weiterzugeben. „Ich finde das nicht selbstverständlich." Tatsächlich ist dies ein Punkt, der nicht nur seine positiven Seiten hat. „Wenn man ganz ehrlich ist", sagt Wolfgang Pröll, „muss man schon zugeben, dass das auch bitter ist. Man gibt all sein Wissen weiter – damit wird man ersetzbar." Katarina sieht das anders: „Ich finde, Wolfgang kann mit viel Würde und großem Respekt vor seiner eigenen Laufbahn in die Pension gehen." <

**So viele Jahre Berufserfahrung werden jeweils in einigen Monaten oder wenigen Jahren weitergegeben.*

VERNETZT. Wer als Mobilitätsdienstleister Verantwortung für Gesellschaft und Regionen übernimmt, ist unter anderem dazu angehalten, Ressourcen effizient zu nutzen. Forschung & Entwicklung und Innovationen sind die notwendigen Mittel, um die eigene Performance fortwährend zu verbessern

In Bewegung, mit Verantwortung

MOBILITÄT FÜR ÖSTERREICH. Dass die ÖBB umweltschonend unterwegs sind, steht ausser Zweifel, doch die Verantwortung für Österreich geht weit darüber hinaus.



Nachhaltig mobil

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE. Die ÖBB übernehmen Verantwortung und sind Vorreiter bei umweltfreundlicher Mobilität.

Die ÖBB haben als Bahnunternehmen einen klaren Nachhaltigkeitsvorteil. Bahnfahren schont die Umwelt, ist energiesparend, verbraucht weniger Ressourcen und verursacht einen vergleichsweise geringen CO_2-Ausstoß. Die ÖBB sind zum einen also der führende Anbieter von nachhaltiger Mobilität in Österreich, zum anderen aber auch einer der bedeutendsten Arbeit- und Auftraggeber. Das verpflichtet das Unternehmen zu einer Nachhaltigkeit, die umfassend ist und außer ökologisch auch wirtschaftlich und sozial. Die ÖBB berücksichtigen daher Nachhaltigkeitsaspekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette – das beginnt bei der Beschaffung, geht über die Produktion und Nutzung bis zur Entsorgung.

Umfassend nachhaltig

Wollen die ÖBB Vorreiter für umweltfreundliche Mobilitätslösungen in Österreich bleiben, müssen sie sich den Nachhaltigkeitsvorteil weiterhin sichern. Gemeinsam mit internen und externen Stakeholdern wurden dafür strategische Handlungsfelder definiert. Sie bilden den Rahmen für nachhaltiges Handeln im gesamten Konzern, der mit Zielen und Programmen unterlegt ist, die für die Sicherung des Nachhaltigkeitsvorteils der ÖBB die größte Relevanz haben. Jedes Handlungsfeld leitet sich aus dem Nachhaltigkeitsverständnis der ÖBB ab und orientiert sich eng an der Wertschöpfungskette. Sämtliche Initiativen und Programme der ÖBB werden regelmäßig hinsichtlich weiterhin gegebener Sinnhaftigkeit und Wirkung überprüft und, falls notwendig, an das herrschende Umfeld angepasst.
Die strategischen Handlungsfelder unterstützen bestehende Konzernziele und skizzieren den Weg der ÖBB in eine nachhaltig und verantwortungsvoll gelebte Zukunft. So schaffen die ÖBB Vertrauen und sorgen auch langfristig dafür, dass Gesellschaft, Umwelt und ÖBB im besten Sinne voneinander profitieren.
Die ÖBB verpflichten sich zu einer umfassenden Nachhaltigkeit, wirtschaftlich, ökologisch und sozial. <

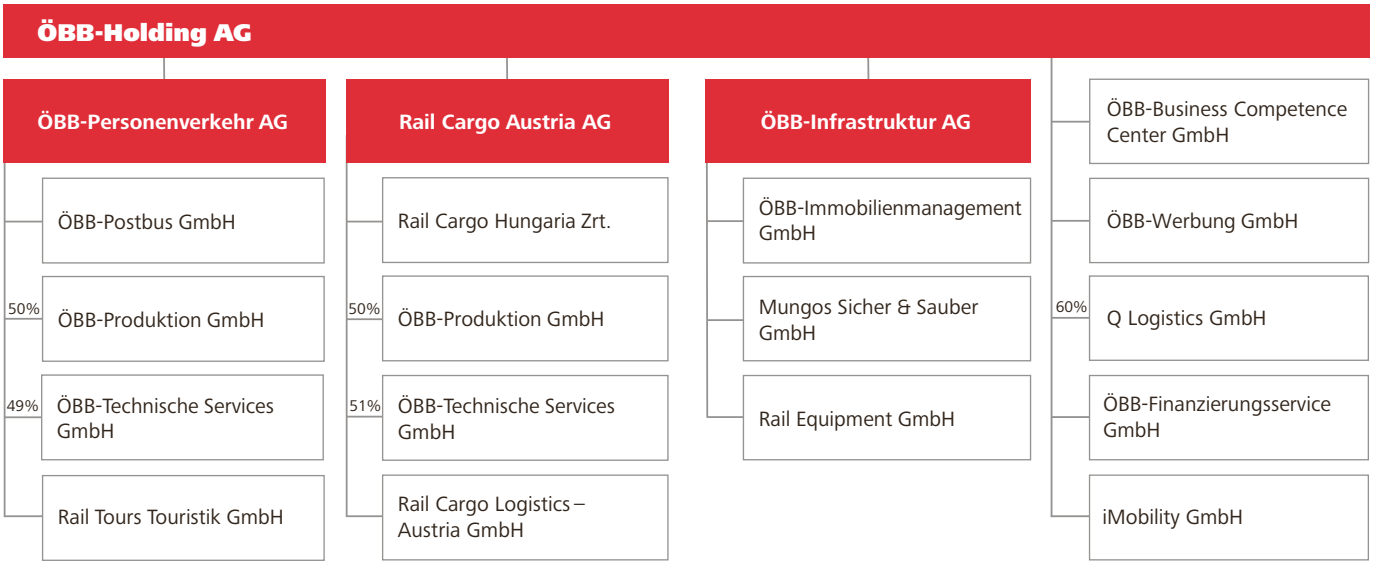
Der ÖBB Konzern

ORGANIGRAMM. Unter dem Dach der Holding agieren drei Teilkonzerne und machen die Bahn zu Österreichs Verkehrsmittel der Zukunft.

Als umfassender Mobilitätsdienstleister bringen die ÖBB jährlich 461 Mio. Fahrgäste und 111 Mio. Tonnen Güter sicher und umweltfreundlich ans Ziel und gehören zu den pünktlichsten Bahnen Europas. Dafür sorgen konzernweit über 40.000 MitarbeiterInnen bei Bahn und Bus und zusätzlich rund 1.700 Lehrlinge.
Strategische Leitgesellschaft ist die ÖBB-Holding AG. Unter ihrem Dach sind die ÖBB in drei Teilkonzerne gegliedert: Personenverkehr, Rail Cargo Austria und Infrastruktur. Den Betrieb der Züge erledigt die Produktion, die Wartung die Technischen Services, beide im Eigentum von Rail Cargo Austria und Personenverkehr. Gemeinsam decken die Gesellschaften sämtliche Geschäftsfelder der modernen Mobilitätskette ab. Der Konzern ist somit ein starker, umweltfreundlicher Mobilitätsanbieter, die Bahn das Verkehrsmittel der Zukunft. Kein Unternehmen in Österreich ist so flächendeckend präsent und erreicht so viele Menschen. Viele erleben die ÖBB über eine Reise im Zug oder Bus, Österreich wurde zum Bahnfahrerland Nummer eins in der EU.

Zukunftsbranche Bahn

Die ÖBB sind aber viel mehr: Arbeitgeber für mehr als 40.000 Menschen und ein bedeutender Logistikanbieter. Sie schaffen Infrastruktur im Auftrag der Republik und gehören zu den größten Auftraggebern für die heimische Wirtschaft. Sie betreiben eine große Anzahl an Wasserkraftwerken zur Erzeugung von Bahnstrom und sind einer der bedeutendsten Immobilienbewirtschafter des Landes.
Die ÖBB sind aber auch einer der größten Ausbildungsbetriebe Österreichs – für technische Lehrberufe die Nummer eins. Mehr als 100 verschiedene Berufsbilder garantieren eine enorme Job-Bandbreite und spannende Chancen in der Zukunftsbranche Bahn.
Für die über 40.000 Beschäftigten bieten die ÖBB ein großes Spektrum an Weiterbildungsmöglichkeiten und stellen dadurch eine fachliche und persönliche Weiterentwicklung sicher. <



* Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB Konzerns. Stand: 31. August 2017

Mobilitätsdienstleister mit Verantwortu

VERANTWORTUNG LEBEN. Die ÖBB schaffen Werte und einen wertvollen Beitrag zur Wertschöpfung unseres Landes.

Die ÖBB sind Österreichs größter und wichtigster Mobilitätsdienstleister. Im Jahr 2016 waren 217 Millionen Busreisende, 244 Millionen Bahnreisende und 111 Millionen Tonnen Güter mit den ÖBB sicher, pünktlich und umweltfreundlich unterwegs.
Aber sie ist noch ein wenig mehr: Die Bahn ist essenzieller Bestandteil der Infrastruktur eines jeden Landes. Sie verbindet Österreich. Im Sinne ihres ureigensten Auftrags verbindet sie Orte, Länder, Regionen und Menschen. Doch das Selbstverständnis der ÖBB geht weit darüber hinaus. Die ÖBB nehmen viele Aufgaben wahr, die über die reine Mobilität hinausgehen.
Die Grafik soll beispielhaft veranschaulichen, in welcher vielfältigen Weise die ÖBB Verantwortung übernehmen und nachhaltige Werte schaffen.

Gesellschaftliches Vertrauen

Durch jährliche Infrastrukturinvestitionen von rund 2,5 Milliarden Euro wird ein wesentlicher Beitrag zum Wirtschaftswachstum in Österreich geleistet. Darüber hinaus schaffen die ÖBB Arbeitsplätze und sind einer der bedeutendsten Arbeitgeber des Landes sowie der größte technische Lehrlingsausbilder. Ihre eigenen MitarbeiterInnen fördern sie durch umfangreiche Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. Die ÖBB sichern gesellschaftliches Vertrauen durch Nachhaltigkeit und Sicherheit. So wird beispielsweise der Einsatz von erneuerbaren Energien ausgebaut und in Sicherheit und Barrierefreiheit investiert.
Mit all diesen unterschiedlichen Aufgaben schaffen die ÖBB nachhaltige Werte und einen überaus wertvollen Beitrag für die Lebensqualität und Wertschöpfung unseres Landes. Sie übernehmen Verantwortung gegenüber den Menschen, der Gesellschaft und der Umwelt. <

Ressourcen

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die ÖBB sind im Eigentum der Republik Österreich. Wir fokussieren uns auf **Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit.** So sichern wir den wirtschaftlichen Erfolg.

INFRASTRUKTUR

Die ÖBB betreiben ein **Schienennetz von 4.865 km.** Jährlich investieren wir rund **2,5 Mrd. Euro** in den Ausbau und Erhalt der **Schieneninfrastruktur.**

MOBILITÄT

Wir bieten Mobilität für Personen und Güter mit rund **4.250 Personenverkehrs-** und **2.000 Güterverkehrszügen** täglich sowie **900 Buslinien** mit 2.200 Bussen.

BILDUNG

Durch **Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten** werden unsere MitarbeiterInnen gefördert, um sich persönlich und beruflich weiterzuentwickeln.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

41.954 MitarbeiterInnen sind bei den ÖBB beschäftigt. Zusätzlich werden **1.689 Lehrlinge** ausgebildet.

GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

Wir leben unsere Verantwortung durch **Investitionen in Sicherheit, barrierefreien Zugang** zu unseren Zügen sowie eine **Vielzahl an Aufgaben,** die über die Mobilität hinausgehen.

UMWELT

Ausbau des Einsatzes von **erneuerbarer Energie** und sparsamer Umgang mit **Ressourcen.**

ng

Ergebnisse

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Wir erzielen 2016 ein Ergebnis von **166,2 Mio. Euro** und schaffen damit die Voraussetzungen, in die Zukunft zu investieren.

INFRASTRUKTUR

Durch die Investitionen in der Höhe von 15,2 Mrd. Euro im Zeitraum von 2017 bis 2022 wird ein wesentlicher **Beitrag zum Wirtschaftswachstum Österreichs** geleistet.

MOBILITÄT

111 Mio. Nettotonnen Güter, 217 Mio. Personen mit dem Bus, 244 Mio. Fahrgäste auf der Schiene. Mit rund 1.425 km pro EinwohnerIn sind die ÖsterreicherInnen die fleißigsten BahnfahrerInnen der EU.

BILDUNG

In der internen **Akademie der ÖBB** wurden **15.250** Teilnehmertage an **Schulungen** sowie **3.160** Teilnehmertage an **Ausbildungen** durchgeführt.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Mit 23 Lehrberufen Österreichs **größter technischer Lehrlingsausbilder** und einer der **bedeutendsten Arbeitgeber** des Landes.

GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

Wir sichern gesellschaftliches Vertrauen durch **Nachhaltigkeit und Sicherheit.**

UMWELT

Die ÖBB sind mit lediglich **14 g CO_2** pro Personenkilometer Vorreiter bei klimafreundlicher Mobilität.

Wir sichern die Zukunft

STRATEGIE 2020. Kunde, Team, Wirtschaftlichkeit, Verantwortung: Auf diesen vier Säulen bauen die ÖBB ihre Strategie für die nächsten Jahre.

Nach der konsequenten Orientierung des gesamten Konzerns an Wettbewerbsfähigkeit und Qualität ist es den ÖBB gelungen, wirtschaftlich so stark zu werden, dass das Unternehmen aus eigener Kraft in die Zukunft investieren kann. Auf einer gesunden wirtschaftlichen Basis fahren die ÖBB jetzt Richtung 2020. Die vier Säulen Kunde, Team, Wirtschaftlichkeit und Verantwortung sind die Eckpfeiler ihres Strategieprogramms aus mehr als 300 operativen Konzernzielen und -projekten. Das erklärte Ziel: 500 Millionen Fahrgäste bewegen und 150 Millionen Tonnen Fracht befördern, außerdem zu den Top-10-Arbeitgebern des Landes gehören.

KundInnen überzeugen

Schon jetzt sind die ÖBB als moderner Mobilitätsdienstleister fit für den europäischen Wettbewerb. Doch der gesamte Mobilitätsmarkt wird sich rasant verändern – durch neue Technologien, demografische Entwicklungen und ein anderes Mobilitätsverhalten. KundInnen wollen Komplettlösungen aus einer Hand, die leicht zu finden, transparent und digital verfügbar sind. Ein solches Angebot bekommen sie von den ÖBB schon heute, und das Unternehmen wird seine Angebote so weiterentwickeln, dass es seine KundInnen mit seinen Produkten und Services – nachhaltig – überzeugt.

Motiviertes Team

Dafür jedoch muss der Konzern selbst am Puls der Zeit bleiben, neue Methoden und Arbeitsweisen implementieren. Die ÖBB können auf ein Team vertrauen, das Leistung mit Leidenschaft verbindet. Dafür, dass die ÖBB ein attraktiver Arbeitsgeber sind und sein werden, sorgen eine wertvolle Aus- und Weiterbildung, ein umfassendes Generationen- und Diversitymanagement und Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Wirtschaftlich handeln – Verantwortung leben

Die Überprüfung der Kostenstruktur bleibt ständiger Begleiter, gearbeitet wird so effizient, flexibel und profitabel wie möglich. Es geht auch nicht nur darum, Kosten zu senken, vielmehr wollen die ÖBB ihre Stärken ausbauen und streben – allem anderen übergeordnet – stets die Qualitätsführerschaft an. Deren wichtiger Teil ist die Verantwortung, mit der die ÖBB als nachhaltig orientiertes Unternehmen agieren. Die ÖBB sorgen dafür, dass Mobilität ebenso umweltfreundlich wie sicher und für alle Menschen leistbar gestaltet wird.
Mobilität ist der Motor einer modernen Gesellschaft und einer gesunden Wirtschaft. Die ÖBB leisten einen immens wichtigen Beitrag dazu, dass sie für die Menschen sicher, leistbar und umweltfreundlich bleibt. <

Gemeinsam für die Zukunft

STAKEHOLDER-DIALOG. Der regelmäßige Austausch mit Anspruchsgruppen schafft Vertrauen und die Basis für nachhaltiges Handeln.

Als größter Mobilitätsdienstleister Österreichs stehen die ÖBB mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt. Wichtige Anspruchsgruppen der ÖBB sind MitarbeiterInnen, PrivatkundInnen, GeschäftskundInnen, InvestorInnen, Politik und Regulierer, Lieferanten, Öffentlichkeit und Medien, Interessengruppen (inkl. Sozialpartner) und die Fachöffentlichkeit. Auf jede dieser Interessengruppen gehen die ÖBB individuell, ausgewogen und aktiv zu. Der Dialog ist immer von Wertschätzung getragen, zukunfts- und lösungsorientiert. Durch den regelmäßigen Kontakt mit den Stakeholdern entstehen langfristige und partnerschaftliche Beziehungen.

Vielfältiger Dialog

Die ÖBB engagieren sich in einer Vielzahl von Dialogplattformen und Initiativen. So können Trends schneller identifiziert, Lösungen rascher gefunden, Herausforderungen besser bewältigt werden. Die ExpertInnen der ÖBB halten regelmäßig Kontakt mit ihren zentralen Anspruchsgruppen. Die Formen des Dialogs sind vielfältig und reichen von informellen Treffen über Mitgliedschaften bis zu Partnerschaften mit intensivem Austausch. Die ÖBB sind beispielsweise Mitglied des internationalen Eisenbahnverbands (UIC) mit Sitz in Paris sowie des Europäischen Eisenbahnverbands (CER) mit Sitz in Brüssel. Im Dialog mit einer der wichtigsten Anspruchsgruppen, den KundInnen, setzen die ÖBB verstärkt auf die neuen Medien, um den Austausch zeitgemäß, unmittelbar und interaktiv zu gestalten.

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

Interessengruppen

Für welche Interessengruppen welche Aspekte von besonderer Relevanz sind verdeutlicht der offene Dialog. Je intensiver der Kontakt, je früher die Ansichten der Stakeholder wahrgenommen werden können, umso besser können die ÖBB ihre Planungen und Handlungen darauf abstimmen und ihre Interessen in Einklang bringen. Der Austausch schafft die Grundlage für das gegenseitige Verständnis und die gesellschaftliche Akzeptanz des unternehmerischen Handelns. Die ÖBB wiederum erhalten neue Impulse von außen, die es ihnen möglich machen, ganz im Sinne ihrer Strategie nachhaltig zu handeln. Erst im Dialog mit den Stakeholdern wird es möglich, gemeinsam wichtige Weichen für die Zukunft zu stellen und gemeinsam auch die Umsetzung von Projekten zu gestalten und voranzutreiben.
In Einklang mit den GRI-Anforderungen wurde mit den Stakeholder eine Wesentlichkeitsanalyse in 2015 durchgeführt, die Grundlage für diesen Bericht ist. Eine Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse ist für Anfang 2018 geplant.
Im Dialog mit den Stakeholdern können Trends schneller identifiziert, Lösungen rascher gefunden, Herausforderungen besser bewältigt werden. <

Wesentliche Nachhaltigkeits-aspekte im Fokus

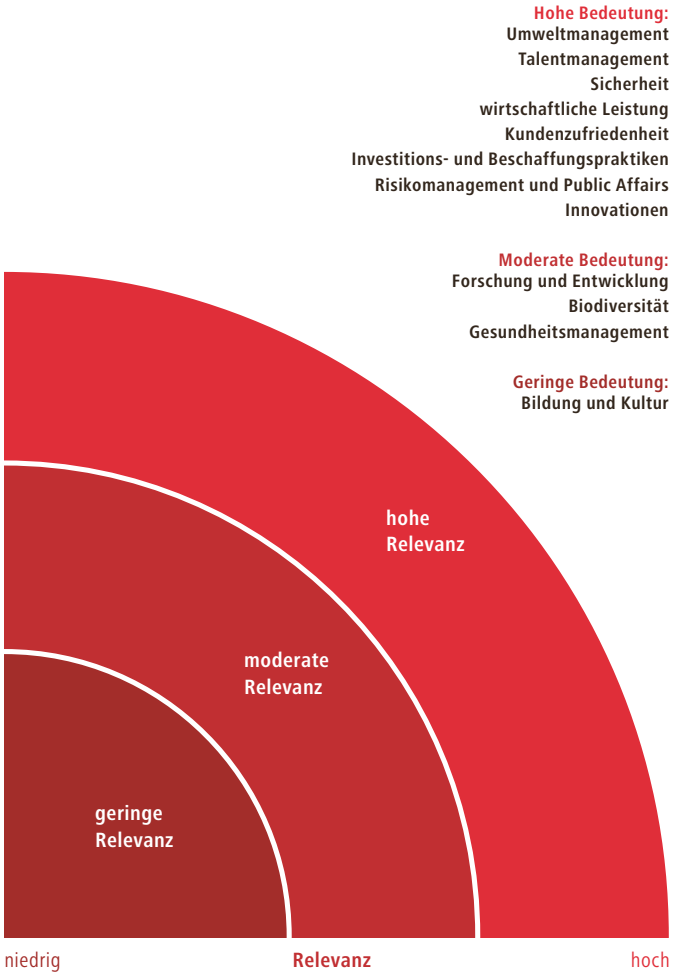
MATERIALITÄTSANALYSE. Die ÖBB bewerten, welche Themen der Nachhaltigkeit von besonderer Relevanz für Geschäftsaktivitäten sind.

Die ÖBB berichten seit 2006 transparent und nachvollziehbar über ihre Nachhaltigkeitsperformance. Gemäß den überarbeiteten G4-Leitlinien der Global Reporting Initiative steht 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 auch für ihre Stakeholder von wesentlicher Bedeutung sind.
Im Jahr 2015 führten die ÖBB erstmals eine Wesentlichkeitsanalyse unter Einbeziehung ihrer Stakeholder durch. Ziel war es, die wichtigsten Themen, die sowohl für die ÖBB als auch für die Stakeholder von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und zu priorisieren. Dieses Vorgehen diente gleichzeitig dazu, sowohl mit den wichtigsten internen als auch externen Stakeholdern in Kontakt zu treten und diese zu konsultieren.

Relevante Nachhaltigkeitsthemen

In einem mehrstufigen Prozess zu relevanten Nachhaltigkeitsthemen konnten acht wesentliche Themen identifiziert und beschrieben werden, die für die nachhaltige Entwicklung des Konzerns als besonders relevant eingestuft worden sind. Die Reihung dieser Themenfelder entspricht der Gesamtrelevanz, die ihnen sowohl interne als auch externe Stakeholder gegeben haben. Die aktuelle ÖBB Materialitätsmatrix ist nebenstehend abgebildet. In einem zweiten Schritt wurden diese wesentlichen Themen intern geordnet und strukturiert, wodurch sich vier strategische Handlungsfelder ergeben haben, die auf Seite 63 ff näher beschrieben werden.
Die aktuelle ÖBB Materialitätsmatrix ist nebenstehend abgebildet. <

ÖBB MATERIALITÄTSMATRIX



WICHTIG FÜR STAKEHOLDER UND ÖBB. Die wichtigsten Themen zu identifizieren und zu priorisieren

Unsere strategischen Handlungsfelder im Bereich Nachhaltigkeit

NACHHALTIG BEWEGEN. Aus der Materialitätsanaylse haben sich für die ÖBB vier strategische Handlungsfelder ergeben.

KLIMASCHUTZ & UMWELT

Die ÖBB leben Klimaschutz, achten auf Ressourceneffizienz und leisten dadurch spürbare Beiträge zur Reduktion negativer Auswirkungen auf Umwelt und Mensch.

- Ausbau erneuerbare Energien
- Verbesserung Energieeffizienz & Klimabilanz
- Ressourcenmanagement
- Stärkung grüner Kundenprodukte und Ökoforschungsprojekte
- Biodiversität
- Lärmreduktion – verantwortungsvoller Umgang mit Lärm

KUNDEN & INNOVATION

Die ÖBB bieten ihren KundInnen vielfältige, klimafreundliche Transportlösungen. Innovation spielt dabei eine wesentliche Rolle, indem sie es konzernübergreifend unterstützen, neue, unkonventionelle Lösungen für ihre KundInnen zu entwickeln, die diese begeistern.

- Umsetzung weiterer CO_2-optimierter Kundenangebote
- Stärkung integrierter Mobilität
- Ausbau von Sharing-Modellen
- Förderung Innovationskultur
- Aufbau Portfolio mit ökologischen Innovationen

REGION & GESELLSCHAFT

Als österreichisches Leitunternehmen sehen sich die ÖBB als verlässlicher Partner der Menschen und der Regionen. Die Daseinsvorsorge und die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung sind wichtige Beiträge zur Wertschöpfung und Lebensqualität.

- Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung
- Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und Sicherung von Arbeitsplätzen
- Investitionen in nachhaltige Infrastruktur
- Barrierefreiheit und Stakeholdereinbindung
- Nachhaltige Beschaffung

UNTERNEHMEN & MITARBEITER

Die Strategie der ÖBB steht unter der übergeordneten Zielsetzung einer wertorientierten Unternehmensführung. Motivierte und engagierte MitarbeiterInnen sind die Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit eines Unternehmens.

- Top-10-Arbeitgeber
- Diversity-Management
- Generationenmanagement & Know-how-Transfer
- Gesundheit und Sicherheit der MitarbeiterInnen
- Führender Lehrlingsausbilder
- Umfassendes und zielorientiertes Weiterbildungsangebot

KLIMASCHUTZ & UMWELT

Herausforderung Klimawandel

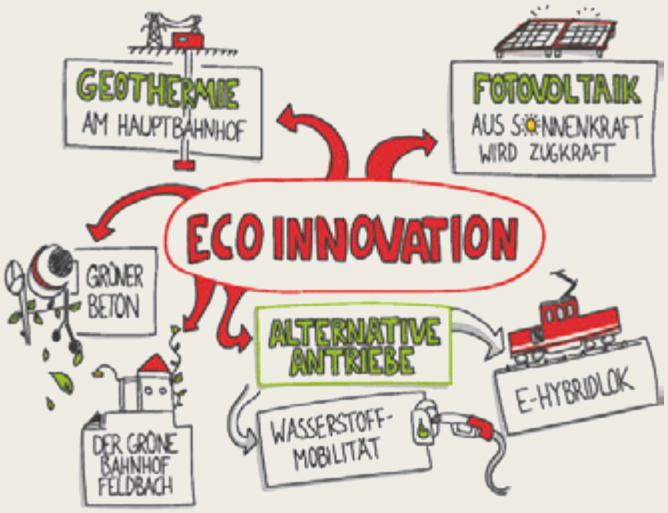
KILMASCHUTZ & UMWELT. Die ÖBB leben Klimaschutz, achten auf Ressourceneffizienz und leisten dadurch spürbare Beiträge zur Reduktion negativer Auswirkungen auf Umwelt und Mensch.

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Die ÖBB tragen mit der Verkehrsverlagerung einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei. Die ÖBB sind derzeit der größte Anbieter von Elektromobilität in Österreich. Bereits heute sind 73 Prozent der Bahnstrecken elektrifiziert. Durch den weiteren Ausbau vom ÖBB Elektro-Fuhrpark und E-Ladestationen sowie den Einsatz von Elektrobussen in Tirol und Vorarlberg soll die Elektromobilität gestärkt werden.

Klimafreundliche Wasserkraft

Die ÖBB fahren zu 92 Prozent mit erneuerbaren Energien und vermeiden durch ihre Transportleistung ca. 3 Mio. Tonnen CO_2 pro Jahr. Einen wichtigen Beitrag zur positiven CO_2-Bilanz der ÖBB leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft. Die ÖBB decken bereits heute rund 90 Prozent ihres benötigten Bahnstroms per Wasserkraft – fast die Hälfte davon wird aus eigenen Kraftwerken gewonnen. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO_2-Emissionen von 147.677 t CO_2 seit 2006 haben die ÖBB im Jahr 2016 ihre Emissionen gegenüber 2006 um ca. 30 Prozent gesenkt.
Auch zukünftig wollen die ÖBB den Umweltvorteil der Bahn ausbauen. Ziel bis 2022 ist es, den Anteil an erneuerbaren Energien durch Optimierung der Wasserkraftwerke und den verstärkten Ausbau von Windenergie und Fotovoltaik zu erhöhen sowie eine Steigerung der Energieeffizienz um 7,5 Prozent zu erreichen. Ökologische Innovationen wie beispielsweise CO_2-freie Bahnhöfe sowie die Erprobung von alternativen Antrieben auf nicht elektrifizierten Strecken sowie ein Forschungsprojekt zum Einsatz von „grünem Beton“ sollen einen weiteren Beitrag zum Klimaschutz leisten.

KLIMASCHUTZ & UMWELT. Das Handlungsfeld trägt insbesondere zur Erreichung dieser vier Sustainable Development Goals bei (siehe Seite 4)



ECO INNOVATION. Auch in Zukunft wollen die ÖBB den Umweltvorteil der Bahn weiter ausbauen

Die ÖBB bauen und betreiben Bahnanlagen und Strecken naturschutzgerecht und schützen den Lebensraum von Tieren und Pflanzen. Anlagen und Flächen der ÖBB sind Lebensraum und Verbindungselement für Tiere und Pflanzen. Durch verschiedene Artenschutzprojekte wie beispielsweise Nisthilfen für Schwalben oder die Errichtung von Wildbrücken sowie Initiativen im Bereich Biodiversität übernehmen die ÖBB Verantwortung für Natur und Umwelt. Für unausweichliche Eingriffe in Natur und Landschaft leistet die ÖBB wirkungsvolle Kompensation durch Ausgleichsmaßnahmen (Renaturierungen) in Form von Natur- und Hochwasserschutz oder Baum- und Strauchpflanzungen.
Neben zahlreichen Vorteilen in Bezug auf die Umwelt ist der Bahnbetrieb auch mit einigen negativen Auswirkungen verbunden – eine davon ist Lärm. Die ÖBB unternehmen große Anstrengungen, um den Schienenverkehrslärm sowohl an der Quelle als auch auf der Strecke zu reduzieren. Mit dem Einsatz von Schallschutzwänden und Schallschutzfenstern wird der ortsfeste Lärmschutz weiter ausgebaut. Darüber hinaus werden vielfältige Maßnahmen zur Lärmsanierung und Lärmvorsorge geprüft und umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise die Neuanschaffung von leisen Güterwagen und die Umrüstung von Bestandsgüterwagen. <

Wirtschaftliche Verantwortung

REGION & GESELLSCHAFT. Als österreichisches Leitunternehmen sehen sich die ÖBB als verlässlicher Partner der Menschen und der Regionen und haben für Österreich eine große wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung.

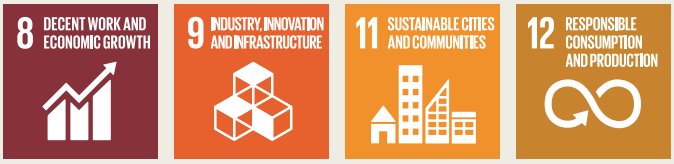
Sowohl die Zukunfts- und Daseinsvorsorge als auch die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung sind wichtige Beiträge zur Wertschöpfung und Lebensqualität. Die Republik beauftragt die ÖBB mit dem Ausbau und der Modernisierung des Eisenbahnnetzes. Dazu werden bis 2022 rund 15,2 Milliarden Euro investiert. Investitionen in die Bahninfrastruktur erzeugen planbare und kontinuierliche Nachfrage nach Bauleistungen und Dienstleistungen, die einen wichtigen Beitrag für die Entwicklung und die Stabilität der Gesamtwirtschaft leisten. Mit einer Wertschöpfung von über 14 Mrd. Euro schaffen und sichern die ÖBB über 40.000 Arbeitsplätze.

Auftraggeber für die heimische Wirtschaft

Mit einem Einkaufsvolumen von rund 2 Mrd. Euro pro Jahr sind die ÖBB einer der bedeutendsten Auftraggeber für die heimische Wirtschaft. Um die Nachhaltigkeit der Schiene auch in der Beschaffung voranzubringen, richten sich die ÖBB nicht nur nach definierten Mindestanforderungen hinsichtlich Qualität und Sicherheit, sondern legen sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale Kriterien an.
So ist es den ÖBB beispielsweise wichtig, den Schienenverkehrslärm bereits an der Quelle, also direkt an der Strecke, zu reduzieren. Schallschutzwände und Schallschutzfenster sind die zentralen Bausteine für einen ortsfesten Lärmschutz, der Schritt für Schritt ausgebaut wird. Die Maßnahmen zur Lärmsanierung und Lärmvorsorge gehen natürlich weit darüber hinaus. Dazu zählen

DIE INVESTITIONEN in die Bahninfrastruktur leisten einen wichtigen Beitrag für die Wirtschaft unseres Landes

beispielsweise die Neuanschaffung von leisen Güterwagen und die Umrüstung von Bestandsgüterwagen. Als Dienstleister zählt der ÖBB Konzern beim Thema Barrierefreiheit und barrierefreies Reisen zu den Vorzeigebahnen Europas. Die ÖBB betreiben rund 1.100 Bahnhöfe und Haltestellen. Bereits jetzt stehen 75 Prozent der ÖBB Reisenden barrierefreie Bahnhöfe zur Verfügung. Bis 2025 sollen 270 Stationen barrierefrei ausgeführt sein, darunter auch Stationen mit Nähe zu Points of Special Interest – wie zum Beispiel Rehabilitationseinrichtungen oder Sanatorien. Ziel ist, 2025 für 90 Prozent der Bahnreisenden barrierefreie, komfortable Bahnhöfe anzubieten. <



REGION & GESELLSCHAFT. Das Handlungsfeld trägt insbesondere zur Erreichung dieser vier Sustainable Development Goals bei (siehe Seite 4)

KUNDEN & INNOVATION

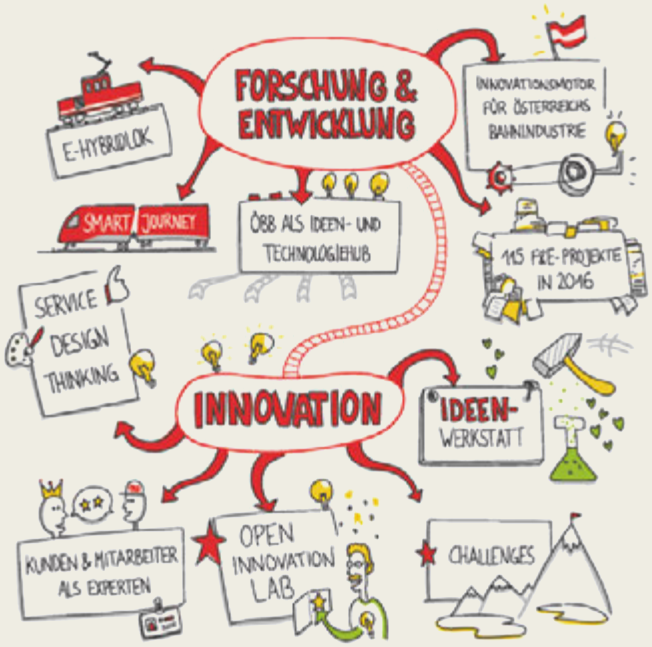
Impulse geben, Lösungen finden

KUNDEN & INNOVATIONEN. Die ÖBB bieten ihren KundInnen vielfältige, klimafreundliche Transportlösungen. Innovationen spielen dabei eine wesentliche Rolle, die die KundInnen begeistern.

Die ÖBB arbeiten konzernübergreifend daran, neue, unkonventionelle Lösungen zu entwickeln, die die KundInnen begeistern. Damit sind sie ein wichtiger Innovationsmotor für die österreichische Bahnindustrie. Bei Patenten im Bereich der Bahntechnologie weist die österreichische Bahnindustrie sogar die weltweit höchste Erfinderdichte auf.
Die ÖBB sind jedoch nicht nur Auftraggeber, sondern investieren selbst in Forschung und Entwicklung. Auf rund 27,9 Millionen Euro beläuft sich das Volumen der fast 115 laufenden F&E-Projekte im ÖBB Konzern.
Um weiterhin ein Impulsgeber für Innovation zu sein, arbeiten die ÖBB an einer Vielzahl von kundennahen Lösungen im Mobilitäts-, Logistik- und Infrastrukturbereich.

Entwicklung urbaner Räume

Vor allem in und um die Städte leisten die ÖBB mit ihren Kundenangeboten einen unverzichtbaren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung urbaner Räume. Die ÖBB bieten ihren KundInnen einen Zugang zu leistungsfähigem und umweltfreundlichem öffentlichen Verkehr.
Die ÖBB setzen auf die Stärkung kundenspezifischer, ökologischer Mobilitätslösungen für Stadt und Land, die der Vielfalt ihrer KundInnen Rechnung tragen. Vernetzte, intelligente Angebote sollen in Zukunft noch mehr Menschen für die Bahn begeistern.
Der Ausbau von Sharing-Angeboten, wie ÖBB Rail&Drive sowie der Radverleih Next Bike, soll die Mobilität von Tür zu Tür ermöglichen. Die neue wegfinder-App kombiniert als erste App den öffentlichen Nah- und Fernverkehr mit dem öffentlichen und privaten Individualverkehr in ganz Österreich. Diese Angebote tragen dazu bei, den CO_2-Ausstoß auf der „letzten Meile" vor allem im Pendlerbereich zu reduzieren.
Mit dem Aufbau eines Open Innovation Lab und Service Design Center sollen noch mehr nachhaltige Lösungen gefunden werden und Innovation noch tiefer in der Organisation verankern und erlebbar machen. <



DIE ÖBB sind Auftraggeber und abeiten selbst an einer Vielzahl von kundennahen Lösungen im Mobilitäts-, Logistik- und Infrastrukturbereich

KUNDEN & INNOVATIONEN. Das Handlungsfeld trägt insbesondere zur Erreichung dieser vier Sustainable Development Goals bei (siehe Seite 4)

Ein Unternehmen das begeistert

UNTERNEHMEN & MITARBEITER/-INNEN. Die Strategie der ÖBB steht unter der übergeordneten Zielsetzung einer wertorientierten Unternehmensführung. Motivierte und engagierte MitarbeiterInnen sind das Herzstück der ÖBB.

Die Unternehmenskultur der ÖBB ist geprägt durch wertschätzende Zusammenarbeit und Chancengleichheit. Die ÖBB haben sich das Ziel gesetzt, zu den Toparbeitgebern Österreichs zu zählen. Dabei geht es den ÖBB unter anderem darum, potenzielle MitarbeiterInnen für die gesamte Breite an möglichen Berufen bei den ÖBB zu begeistern. Der ÖBB Konzern vereint 123 verschiedene Berufsbilder unter einem Dach.

Newcomer und Talente

Die ÖBB unterstützen ihre MitarbeiterInnen in ihrer Entwicklung und bieten Ausbildungen auf höchstem Niveau. Als Corporate University bündelt die ÖBB akademie strategisch relevante Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Management-Ebenen, ExpertInnen sowie Newcomer und Talente des ÖBB Konzerns. In der internen Akademie der ÖBB wurden 15.250 Teilnehmertage an Schulungen sowie 3.160 Teilnehmertage an Ausbildungen durchgeführt. Mit 1.689 Lehrlingen sind die ÖBB der größte heimische Ausbilder in technischen Berufen mit dem breitesten Angebot: 23 unterschiedliche Lehrberufe werden von den ÖBB angeboten.
Mit einem professionellen Generationenmanagement tragen die ÖBB dem demografischen Wandel Rechnung: Flexible Arbeitszeitmodelle sowie die generationsgerechte Gestaltung von Arbeitsplätzen ermöglichen es älteren ArbeitnehmerInnen, länger und gesund im Beruf zu bleiben und ihre Kompetenz weitereinzubringen.
Die ÖBB leben Diversity und sehen Gleichstellung als Voraussetzung für nachhaltigen, wirtschaftlichen Erfolg. Seit 2011 gibt es bei den ÖBB eine Gleichstellungspolicy, die gleiche Chancen für MitarbeiterInnen sicherstellen soll. Eine Zielsetzung des Konzerns liegt darin, die Frauenquote zu erhöhen und vermehrt Frauen für technische Berufe zu begeistern. Die Frauenquote soll bei Neuaufnahmen, aber auch bei Neubesetzungen von Führungspositionen auf 20 Prozent erhöht und bei weiblichen Lehrlingen ebenfalls bis 2020 auf 20 Prozent gesteigert werden.
Die ÖBB stärken die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Dazu gehören u. a. die betriebseigenen Kindergärten mit MINT-Schwerpunkt, Kinder-Ferienbetreuung, flexible Arbeitszeitmodelle, aber auch Programme zur Betreuung pflegebedürftiger Angehöriger. <

UNTERNEHENSKULTUR. Die ÖBB haben sich das Ziel gesetzt, zu den Toparbeitgebern Österreichs zu zählen

UNTERNEHMEN & MITARBEITER. Das Handlungsfeld trägt zur Erreichung dieser vier Sustainable Development Goals bei (siehe Seite 4)

Corporate Governance

TRANSPARENZ. Einhaltung der Grundsätze der Unternehmens- und Beteiligungsführung im Bereich des Bundes.

Der ÖBB Konzern will das Vertrauen seiner KundInnen und MitarbeiterInnen wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken.
Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich der ÖBB Konzern in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie seit 11. April 2014 am Public Corporate Governance Kodex des Bundes (davor am Österreichischen Corporate Governance Kodex).
Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verfolgt eine Unternehmensstrategie, die auf die Interessen des Eigentümers, der Republik Österreich, der KundInnen und der ArbeitnehmerInnen ausgerichtet ist. Er berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Geschäftsentwicklung und legt ihm – dem Gesetz, der Satzung und der Geschäftsordnung entsprechend – bestimmte Geschäftsfälle der ÖBB-Holding AG oder ihrer Konzernunternehmen zur Genehmigung vor. Die strategische Ausrichtung des ÖBB Konzerns erfolgt in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. <

Der vollständige Corporate-Governance-Bericht ist auf unserer Internetseite unter **www.oebb.at/cg2016** verfügbar.

Chancen-/ Risikomanagement

NACHHALTIGE ABSICHERUNG. Chancen und Risiken rechtzeitig erkennen, bewerten und proaktiv steuern.

Das Chance-/Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung.
Ziel ist es, rechtzeitig Chancen/Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, um bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale abzusichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer quantitativen (hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten) Beurteilung unterzogen.
Chancen und Risiken sind im ÖBB Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven bzw. negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Daher erfolgt die Überarbeitung des Chancen-/Risikoportfolios synchron mit den Planungsprozessen und umfasst folgende Chancen-/Risikofelder:

- Strategie
- Operativer Betrieb
- Absatz/Vertrieb
- Personal/Führung/Organisation
- Recht/Haftung
- Einkauf/Beschaffung
- Informationsverarbeitung
- Töchter/Beteiligungen

Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen/-Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik bildet die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts verbunden ist. <

Compliance

NACHHALTIGE GESCHÄFTSPOLITIK.
Compliance bedeutet für die ÖBB korrektes Verhalten des Unternehmens und aller MitarbeiterInnen in rechtlicher, aber auch ethischer Hinsicht.

Gerade in den letzten Jahren hat sich einerseits der Begriff „Compliance“ zunehmend sowohl im Wirtschaftsleben als auch in der Gesamtgesellschaft etabliert, andererseits rückte auch das damit verbundene Interesse an nachhaltiger „sauberer“ Geschäftsführung ins Rampenlicht.
Als österreichischer Leitbetrieb hat der ÖBB Konzern eine hohe gesellschaftliche Verantwortung gegenüber KundInnen, MitarbeiterInnen und den österreichischen SteuerzahlerInnen. Im Rahmen von Governance- und Compliance-Initiativen und um den gesetzlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung zu tragen, hat der ÖBB Konzern daher 2012 die Stabsstelle Compliance in der ÖBB-Holding AG etabliert. Zusätzlich wurde durch die weisungsfreie Positionierung eines Chief Compliance Officer die Grundvoraussetzung für ein wirksames Compliance-Management gemäß international anerkannten Standards und gesetzlichen Vorgaben geschaffen. In weiterer Folge wurden weisungsfreie Compliance Officers auch in den Teilkonzerngesellschaften ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG implementiert.

Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystem

Compliance bedeutet für die ÖBB also korrektes Verhalten des Unternehmens und aller MitarbeiterInnen in rechtlicher, aber auch ethischer Hinsicht. Dies bedeutet nicht nur das Setzen reaktiver Maßnahmen bei Verstößen gegen gesetzliche und andere relevante Bestimmungen, sondern auch die Gestaltung eines funktionierenden Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Einheitliche Compliance-Kultur

Die Stabsstelle Compliance sichert den Aufbau und die Umsetzung eines einheitlichen Compliance-Management-Systems sowie das Schaffen einer einheitlichen Compliance-Kultur innerhalb des ÖBB Konzerns. Dies erfolgt insbesondere in Form eines ganzheitlichen „Drei-Säulen-Modells“, das die Bereiche „Prävention“, „Früherkennung“ und „Reaktion“ im Zusammenhang mit potenziell korruptionsrelevanten oder wirtschaftskriminellen Sachverhalten umfasst. All dies kann einen Wettbewerbsvorteil gegenüber weniger Compliance-orientierten Unternehmen darstellen und einen nachhaltigen Mehrwert für das Unternehmen schaffen.
Über die Tätigkeitsfelder der Stabsstelle Compliance erfolgt ein laufendes Reporting durch den Chief Compliance Officer an den Vorstand und den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG. Die Compliance Officers der Teilkonzerngesellschaften wiederum berichten an deren VorständInnen und AufsichtsrätInnen sowie an den Chief Compliance Officer der ÖBB-Holding AG. <

Zahlen, Daten, Fakten

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

Die wichtigsten CSR-Kennzahlen der ÖBB werden jährlich aktualisiert und sind zwecks besserer Übersichtlichkeit in ökonomische, ökologische und soziale Kennzahlen gegliedert. Um dazu auch etwaige Entwicklungen bzw. Trends herauszulesen, sind in nachstehender Tabelle die CSR-Kennzahlen zu den Jahren 2014 bis 2016 dargestellt.

Key Facts & Figures (die wichtigsten CSR-Konzernkennzahlen)

	2014	2015	2016
Wirtschaftskennzahlen			
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	25.746	26.475	27.344
Eigenkapitalquote (in %)	6,6	7,3	7,3
Bruttoinvestitionen (in Mio. EUR)	2.057	2.032	2.400
Gesamterträge (in Mio. EUR)	6.355	6.345	6.416
EBT (in Mio. EUR)	172	193	166
Leistungskennzahlen			
Fahrgäste (in Mio.)	466	459	461
davon Bahn (in Mio.)	235	238	244
davon Bus (in Mio.)	231	221	217
Nettotonnen (in Mio. t)	112	111	111
Gesamtbruttotonnenkilometer (in Mrd. Gbtkm)	75,2	75,1	75,6
Umweltkennzahlen			
Gesamte Treibhausgasemissionen Verkehrssektor ÖBB (Summen in t)			
CO_2-Äquivalent	366.510	373.752	387.382
CO_2-Emissionen	347.293	350.885	361.944
CH_4	498	607	618
N_2O	21	24	32
CO_2-Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene	13,9	14,1	14,2
CO_2-Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus	74,5	72,7	76
CO_2-Ausstoß in g/Pkm – Gütertransport Schiene	5,5	5,4	5,7
Gesamter ÖBB Stromverbrauch in GWh (ÖBB+Externe: 16,7 Hz + 50 Hz)	2.141	2.258	2.252
Gesamter Bahnstrom in GWh (ab UW)	1.808	1.835	1.853
%-Anteil erneuerbarer Energieträger am ÖBB Traktionsstrom	92	92	92
Eigenerzeugte Energie ab Kraftwerk (GWh)	668	801	664
Wasserverbrauch in Mio. m^3	2,3	2,3	2
Abfallmenge (in Tsd. Tonnen)	4.148	2.655	3.458
davon gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen)	33	31	27
davon nicht gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen)	4.115	2.624	3.431
Investitionen in den Lärmschutz an Bestandsstrecken (in Mio. EUR)	11,4	17,3	13,1
Sozialkennzahlen			
MitarbeiterInnen	41.090	41.603	41.954
davon Angestellte und ArbeiterInnen	15.785	16.843	17.791
davon MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	23.696	23.188	22.474
davon Lehrlinge	1.609	1.572	1.689
Frauenquote (in %)	11,7	11,7	11,7
Frauenquote bei Lehrlingen (in %)	14,1	14,1	14,5
TeilnehmerInnen-Tage ÖBB Bildungskatalog	12.060	13.552	15.243
Arbeitsunfallrate (Unfälle pro 1.000 MitarbeiterInnen)	16,6	17,4	19,4

Weitere Kennzahlen finden Sie im ÖBB Geschäftsbericht 2016 unter: **konzern.oebb.at/gb2016**

Global-Reporting-Initiative-Index

INHALTE. Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2016 orientiert sich an den GRI-Standards „in Übereinstimmung: Kern“. Der nachstehende GRI-Index (Auszug) verweist auf Inhalte des hier vorliegenden ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2016 und den ÖBB Geschäftsbericht 2016. Wir konzentrieren uns im vorliegenden Bericht auf Aspekte, die auf Basis der Materalitätsanalyse als bedeutend definiert wurden.

GRI	Inhalt	Quelle/Seite	SDG
102	**Allgemeine Standardangaben**		
	Organisationsprofil		
102-1	Name der Organisation	Seite 57	
102-2	Die wichtigsten Marken, Produkte und Dienstleistungen der Organisation	Seite 57, Geschäftsbericht (GB) 2016 Seite 61	
102-3	Hauptsitz der Organisation	Seite 57	
102-4	Länder, in denen die Organisation in wesentlichem Umfang tätig ist	Seite 57, GB 2016 Seite 64	
102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	Seite 57, GB 2016 Seite 60	
102-6	Märkte	Seite 57, GB 2016 Seite 67	
102-7	Unternehmensgröße	Seite 57, GB 2016 Seite 135	8
102-8	Information zu ArbeitnehmerInnen	Seite 57, Seite 70–71	8, 12
102-9	Lieferkette	Seite 65	
102-11	Handhabung des Vorsorgeansatzes/Vorsorgeprinzips	Seite 68	
102-12	Externe Initiativen	Seite 61	
	Strategie		
102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers über den Stellenwert	Seite 1–2	
	Ethik und Integrität		
102-16	Werte, Grundsätze sowie Verhaltensstandards der Organisation	GB 2016 Seite 101	16
	Unternehmensführung		
102-18	Führungsstruktur	GB 2016 Seite 55	
	Stakeholder-Einbindung		
102-40	Liste der eingebundenen Stakeholder-Gruppen	Seite 61	
102-42	Grundlage der Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	Seite 61	
102-43	Ansatz zur Einbindung der Stakeholder und ob eine Einbindung in der Berichtsvorbereitung erfolgt ist	Seite 62	
102-44	Themen, die durch die Stakeholder aufgekommen sind, und die Reaktion der Organisation	Seite 62	

GRI	Inhalt	Quelle/Seite	SDG
	Berichterstattung		
102-45	Auflistung aller Unternehmen im konsolidierten Jahresabschluss	Seite 57	
102-46	Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte und Themengrenzen	Seite 62	
102-47	Wesentliche Themen	Seite 62	
102-48	Neudarstellung von Information	Seite 76	
102-49	Änderungen im Umfang und in den Grenzen der Themen im Vergleich zu früheren Berichtszeiträumen	Seite 76	
102-50	Berichtszeitraum	Seite 76	
102-51	Datum des jüngsten vorhergehenden Berichts	Seite 76	
102-52	Berichtszyklus	Seite 76	
102-53	Kontaktstelle hinsichtlich des Berichts	nachhaltigkeit@oebb.at	
102-54	Benennung „In Übereinstimmung"-Option	Seite 76	
102-55	GRI Content Index	Seite 71–73	
102-56	Externe Prüfung	nicht vorgesehen	
103	**Managementansatz 2016**		
103-1	Beschreibung und Abgrenzung der wesentlichen Themen	Seite 62	
103-2	Bestandteile der Managementansätze	Seite 55	
103-3	Evaluierung der Managementansätze	Seite 55	
201	**Wirtschaftliche Leistung 2016**		
201-1	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	Seite 70	5, 7, 8
201-3	Verpflichtungen aus leistungsorientierten und anderen Pensionsplänen	GB 2016 Seite 128, Seite 153	
201-4	Finanzielle Unterstützung von Seiten des Staates	GB 2016 Seite 90	
203	**Indirekte wirtschaftliche Auswirkung 2016**		
203-1	Infrastrukturinvestitionen und unterstützte Dienstleistungen	Seite 24–27, Seite 70	7, 9, 11
203-2	Erhebliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen	Seite 28–29	3, 8, 12, 17
204	**Beschaffungspraktiken**		
204-1	Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten	Seite 65	12
205	**Korruptionsbekämpfung 2016**		
205-1	Operations, die im Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	Seite 69	16

GRI	Inhalt	Verweis	SDG
301	**Materialien 2016**		
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	**Seite 70**	**12**
302	**Energie 2016**		
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	**Seite 70,** GB 2016 Seite 72	**7, 12, 13**
302-4	Reduktion des Energieverbrauchs	**Seite 16–20**	**7, 12, 13**
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	**Seite 16–20**	**12, 13**
304	**Biodiversität**		
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf Biodiversität	**Seite 22–23**	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	**Seite 22–23**	
305	**Emissionen**		
305-1	Direkte Treibhausgas-Emissionen	**Seite 70**	**3, 12, 13**
305-5	Reduktion der Treibhausgas-Emissionen	**Seite 64**	**3, 12, 13**
305-7	NOx, SOx und andere signifikante Luftemissionen	**Seite 70**	
306	**Abwasser und Abfall**		
306-1	Wasserverbrauch	**Seite 70**	**3, 12**
306-2	Gesamtgewicht des Abfalls nach Art	**Seite 70**	**3, 12**
307	**Umwelt-Compliance**		
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	**Seite 69**	
308	**Umweltbewertung der Lieferanten**		
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	**Seite 65**	**13**
403	**Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**		
403-3	MitarbeiterInnen mit einem hohen Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen“	GB 2016 Seite 96	**3, 8**
404	**Aus- und Weiterbildung 2016**		
404-2	Programme für Kompetenzmanagement, lebenslanges Lernen und zur Unterstützung beim Ausstieg aus dem Berufsleben	**Seite 46–49, Seite 52–53**	**4, 5, 8**
405	**Vielfalt und Chancengleichheit**		
405-1	Diversität bei Kontrollorganen und MitarbeiterInnen	**Seite 50–51,** GB 2016 Seite 54 & 95	**5, 8, 10**
408	**Kinderarbeit**		
408-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	kein Risiko	**8**
409	**Zwangs- oder Pflichtarbeit**		
409-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	kein Risiko	**8**
411	**Rechte der indigenen Völker**		
411-1	Vorfälle, in denen Rechte der indigenen Völker verletzt wurden	keine Vorkommnisse	
413	**Lokale Gemeinschaften**		
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen“	**Seite 62**	

Den ÖBB Geschäftsbericht 2016 finden Sie unter: **konzern.oebb.at/gb2016**

Highlights 2016/2017

RÜCKBLICK. Bahnfahren ist im Trend, die ÖBB starten ein Open Innovation Lab, errichten das erste Fotovoltaikkraftwerk im Bahnbereich weltweit …

09/03
Projektstart Bildungszentrum

In St. Pölten bündeln die ÖBB künftig alle eisenbahnspezifischen Ausbildungen. Ein Bildungscampus mit Seminarräumen, Lehrstellwerk, Modellanlagen und Simulatoren und ein neues Lehrlingsheim werden hier entstehen. Somit wird es innovative Ausbildungsmöglichkeiten geben – sowohl für MitarbeiterInnen der ÖBB als auch anderer Eisenbahnunternehmen.

24/08
VCÖ-Bahntest zeigt Trend zum Bahnfahren

Viele Menschen ziehen jetzt schon die Bahn dem Auto vor, oftmals obwohl sie auch das Auto nehmen könnten. Ausschlaggebend dafür sind für viele Fahrgäste ein verbessertes Bahnangebot (68 Prozent) und eine kürzere Fahrzeit (71 Prozent).

11/04
Start der neuen Ideen-Plattform

Das Open Innovation Lab der ÖBB öffnet in der Unternehmenszentrale seine Türen. Die konzernübergreifende Plattform bündelt die rund 1.500 kostbaren Ideen und Initiativen, die jährlich im Konzern entstehen. Und hier wird natürlich auch kreativ gearbeitet.

23/11
PR-Staatspreis für Menschlichkeit

Und einmal mehr geht der österreichische PR-Staatspreis an die ÖBB, diesmal für das Projekt „Menschlichkeit fährt Bahn" im Rahmen der Krisenkommunikation während der Flüchtlingskrise.

11/12
Nachtreisezug wird ÖBB Nightjet

Zusätzliche Nachtzugverbindungen und damit erstklassigen Service: Rund 1,8 Millionen zusätzliche Fahrgäste wollen die ÖBB in den nächsten drei Jahren im neuen Nightjet begrüßen.

13/12
Güterzentrum Wien Süd eröffnet

Auf einem 55 Hektar großen Gelände hat die ÖBB-Infrastruktur ein hochmodernes Güterzentrum errichtet. Der Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr wird den Umschlag Straße/Schiene deutlich vereinfachen und soll damit noch mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene holen.

04/01
Zugkraft aus Fotovoltaik

Ein großer Erfolg für die ÖBB-Infrastruktur war der 1. Preis beim „2016 UIC Research & Innovation Award" in St. Petersburg für die weltweit erste Fotovoltaikanlage für 16,7-Hz-Bahnstrom. In Wilfleinsdorf in Niederösterreich wurde entlang der Ostbahn das erste derartige Bahnstrom-Fotovoltaikkraftwerk, welches den erzeugten Bahnstrom direkt in die Oberleitung einspeist, errichtet.

30/05
Girls!Tech Camp

Gemeinsam mit IBM Österreich ermöglichen die ÖBB über 50 Mädchen, zwischen zwölf und 14 Jahren, eine Woche lang die Welt der Technik zu erkunden.

01/06
ÖBB Familien

180 Jahre Eisenbahn in Österreich – das haben die ÖBB zum Anlass genommen, das Unternehmen einmal von einer ganz anderen Seite zu zeigen und Familien vorzustellen, die schon seit mehreren Generationen im Unternehmen sind. Es ist das Gefühl EisenbahnerIn zu sein, auf das viele MitarbeiterInnen stolz sind und die dieses Gefühl auch gerne an ihre Nachkommen weitergeben. Eine Wanderausstellung zum Thema ÖBB Familien soll im Frühjahr 2018 eröffnet werden.

20/06
Austrian World Summit

Unter der Schirmherrschaft von Arnold Schwarzenegger werden nachhaltige Projekte vor den Vorhang geholt und vor allem Regionen und Städte bei der Umsetzung ihrer „grünen Infrastruktur" unterstützt. Die Bahn ist DAS umweltfreundlichste Verkehrsmittel – Bahnfahren entlastet die Umwelt und spart bei geringem CO_2-Ausstoß auch noch Energie.

01/10
Sag JA zur Bahn in Rot-Weiß-Rot

Die ÖBB unterstützen die Kampagne, um die Wahlfreiheit bei der Vergabe von Verkehrsleistungen und damit die Möglichkeit der Direktvergabe auch künftig zu sichern. Damit es auch weiterhin möglich ist, dass mit österreichischem Steuergeld direkt bei österreichischen Unternehmen bestellt wird, setzen sich die Sozialpartner für die österreichischen Bahnen ein.

Die ÖBB unterstützen die Kampagne für die Wahlfreiheit bei der Vergabe von Verkehrsleistungen.

Über diesen Bericht

Der Nachhaltigkeitsbericht soll zeigen, wie die Österreichischen Bundesbahnen ihre Verantwortung gegenüber der Umwelt, den MitarbeiterInnen und der Gesellschaft wahrnehmen.
Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht erfasst die gruppenweiten Aktivitäten und Kennzahlen des ÖBB Konzerns entsprechend den Berichtsgrenzen und dem Berichtszeitraum des Geschäftsberichts 2016. Die berichteten Inhalte stellen die für die Geschäftstätigkeit relevanten und materiellen Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung dar. Der Bericht gliedert sich in zwei Bereiche: Imageteil und Report. Qualitative Informationen zu den einzelnen Themenbereichen wurden bei ausgewählten Projekten über 2016 hinaus bis zum zweiten Quartal 2017 berücksichtigt.

Ökologische und gesellschaftliche Aspekte

Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2016 orientiert sich an den GRI-Standards „in Übereinstimmung: Kern“.
Im Nachhaltigkeitsbericht werden primär ökologische und gesellschaftliche Aspekte der Tätigkeit der ÖBB dargestellt. Bezüglich weiterführender Informationen zur wirtschaftlichen Entwicklung, zum Organisationsprofil sowie zur Corporate Governance verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2016 des ÖBB Konzerns: **konzern.oebb.at/gb2016**.

Impressum

Anfragen zum Nachhaltigkeitsbericht
ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation & Marketing
Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: **oebb.at**

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

Herausgeber
ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: **oebb.at**

Projektteam
Laura Fariello, Andrea Bergen

Kreation & Gestaltung
Matthias Flödl & Sebastian Treytl

AutorInnen
Andrea Kaufmann, Franziskus Kerssenbrock, Friedrich Ruhm

Fotos
Lukas Beck, Robert Deopito, Philipp Horak, Micheal Huber, Andreas Jakwerth, Marek Knopp, Oneye, Kurt Prinz, PRVA/APA-Fotoservice/Hinterramskogler, Max Wegscheider, Zechner & Zechner, Krischanz & Zeiller, Christian Zenger, ÖBB

Illustrationen
Graphic Recording: VerVieVas/Alexander Golombek

Produktion
ÖBB-Werbung GmbH
Produktionsnr. 111017-1829

Druck & Herstellung
Druckerei Paul Gerin

Dieser Bericht wurde CO_2-neutral auf in Österreich produziertem Recyclingpapier aus 100 % Altstoffen gedruckt.

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

Disclaimer
Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen 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 (Report-Teil, ab Seite 56) beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2016 (außer anders angegeben).

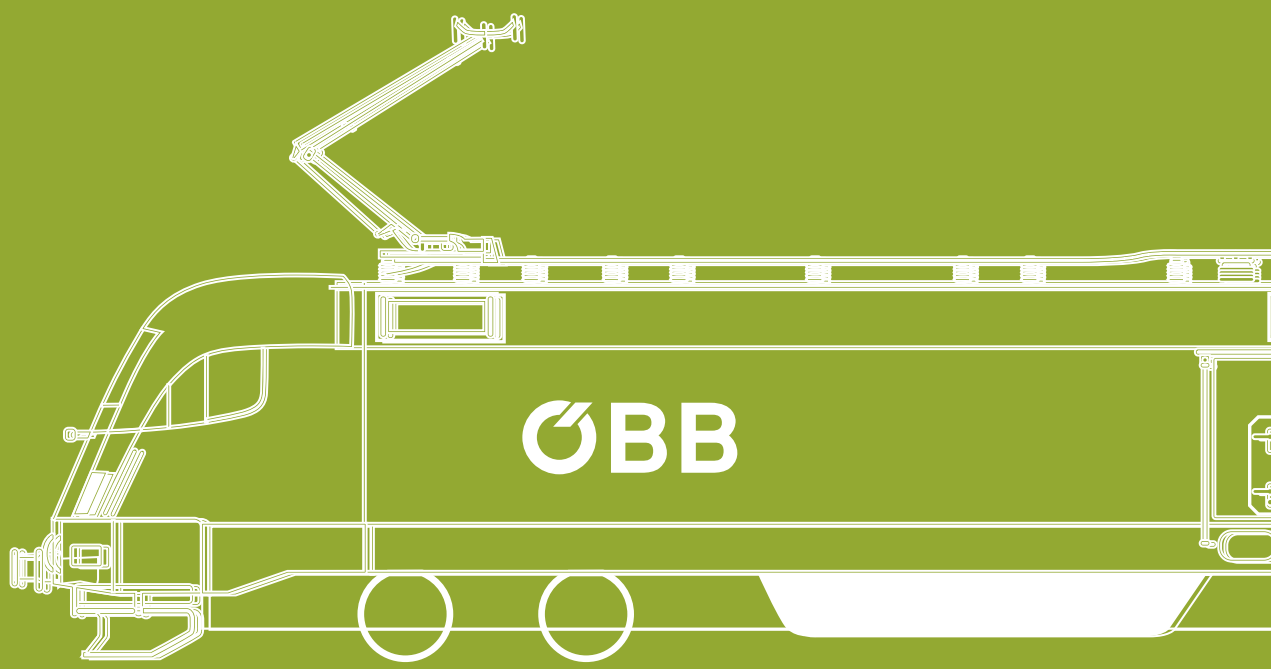
Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten.
Dieser Nachhaltigkeitsbericht wird auch als PDF online zur Verfügung gestellt: **konzern.oebb.at/csr2016**

Klimafreundliche Mobilität. Der von den ÖBB genutzte Bahnstrom wird zu 90 Prozent aus Wasserkraft, zu 2 Prozent aus anderen erneuerbaren Energieträgern wie Windkraft und zu 8 Prozent aus Erdgas erzeugt. 41 Prozent des Bahnstroms aus Wasserkraft werden in den zehn ÖBB-eigenen Wasserkraftwerken produziert.

andere erneuerbare Energien **2 %**

Erdgas **8 %**

Wasserkraft **90 %**



ÖBB
ARTENSCHUTZ-PROJEKTE
LEBENSRAUM FÜR WECHSELKRÖTEN
ERRICHTUNG VON WILDBRÜCKEN
ÖKOLOGISCHE AUSGLEICHSFLÄCHEN
NISTHILFEN FÜR SCHWALBEN
SCHUTZ VON LEBENSRÄUMEN ENTLANG DER BAHNGLEISE
RENATURIERUNG
NATUR- UND HOCHWASSERSCHUTZ
SCHUTZWALD
URBAN GARDENING
BIODIVERSITÄT
WILLKOMMEN
10.000 NEUE MITARBEITER/-INNEN IN DEN NÄCHSTEN JAHREN
GEMEINSAM ERFOLGREICH
WIR SIND BUNT
GELEBTE DIVERSITY
GENERATIONENWECHSEL & KULTURWANDEL
ÖBB TOP 10
GRÖSSTER TECHNISCHER LEHRLINGSAUSBILDER ÖSTERREICHS
ARBEITGEBER IN ÖSTERREICH
SICHERUNG VON ARBEITSPLÄTZEN
FRAUENFÖRDERUNG
SICHERHEIT
14 MRD. EURO WERTSCHÖPFUNG
GRÖSSTER BEI KMUS
BEITRAG ZUM WIRTSCHAFTSWACHSTUM
ZUKUNFTS- UND DASEINSVORSORGE
BARRIEREFREIHEIT
VERANTWORTUNG FÜR REGION & GESELLSCHAFT
NACHHALTIGE BESCHAFFUNG
INFRASTRUKTUR-AUSBAU
MODERNE BAHNHÖFE & HALTESTELLEN
RAHMENPLAN 2017-2022
15,2% INFRASTRUKTURINVESTITION
LÄRMSCHUTZ
REDESIGN ZÜGE!
GRÜNER BETON
AUSBAU VON PARK & RIDE-ANLAGEN
ENERGIE-EFFIZIENZ
ENERGIESPARENDES FAHREN
RESSOURCEN-EFFIZIENZ
KLIMASCHÜTZER FLEXIBEL FAHREN MIT DER WEGFINDER-APP
FLÄCHEN-EFFIZIENZ
MODERNISIERUNG
RADVERLEIH NEXT BIKE
VISION: ANGEBOT DER GESAMTEN MOBILITÄTSKETTE
REISEN VON TÜR ZU TÜR
DIE LETZTE MEILE?
MOBILITÄTS-DIENSTLEISTER
SERVICE FÜR UNSERE KUNDEN
CARSHARING ÖBB RAIL & DRIVE
AMAZON ALEXA
SCHLAF-WAGEN
KLIMAFREUNDLICHE KUNDENLÖSUNGEN
CO2-NEUTRALER BAHNSTROM RAILPOWER ZERO
GRÖSSTER ELEKTROMOBILITÄTSANBIETER ÖSTERREICHS
73 % ELEKTRIFIZIERTE BAHNSTRECKEN
E-LADESTATIONEN
ELEKTROBUSSE IN VORARLBERG & TIROL
WIR SIND TEIL DER KLIMA-LÖSUNG
ÖBB SPAREN JEDES JAHR > 3 Mio. TONNEN CO2
AUSBAU ÖBB E-FUHRPARK
KLIMASCHUTZ
JE MEHR SIE BAHN FAHREN, DESTO GRÜNER WIRD'S!
1/13 CO2-EMISSION IM VERGLEICH ZU PKW
GRÜNE BAHN
BAHNSTROM
10 EIGENE WASSERKRAFTWERKE
98 % AUS WASSERKRAFT
ROLLENDE LANDSTRASSE
DER GRÜNE BAHNHOF FELDBACH
92 % AUS ERNEUERBARER ENERGIE
GEOTHERMIE AM HAUPTBAHNHOF
FOTOVOLTAIK AUS SONNENKRAFT WIRD ZUGKRAFT
ECO INNOVATION
ALTERNATIVE ANTRIEBE
WASSERSTOFF-MOBILITÄT
E-HYBRIDLOK
ABFÄLLE, DIE STROM ERZEUGEN!
RECYCLING CIRCULAR ECONOMY
FORSCHUNG & ENTWICKLUNG
INNOVATIONSMOTOR FÜR ÖSTERREICHS BAHNINDUSTRIE
SMART JOURNEY
ÖBB ALS IDEEN- UND TECHNOLOGIEHUB
115 FTE-PROJEKTE IN 2016
SERVICE DESIGN THINKING
INNOVATION
IDEEN-WERKSTATT
KUNDEN & MITARBEITER ALS EXPERTEN
OPEN INNOVATION LAB
CHALLENGES

oebb.at