ÖBB

Nachhaltigkeitsbericht 2006

Zuerst sieben gute Gründe, auf die ÖBB abzufahren:

Bahn fahren, CO_2 sparen

Angenehmes Reisen – ohne Barrieren

Alle Signale auf Ausbau und Modernisierung

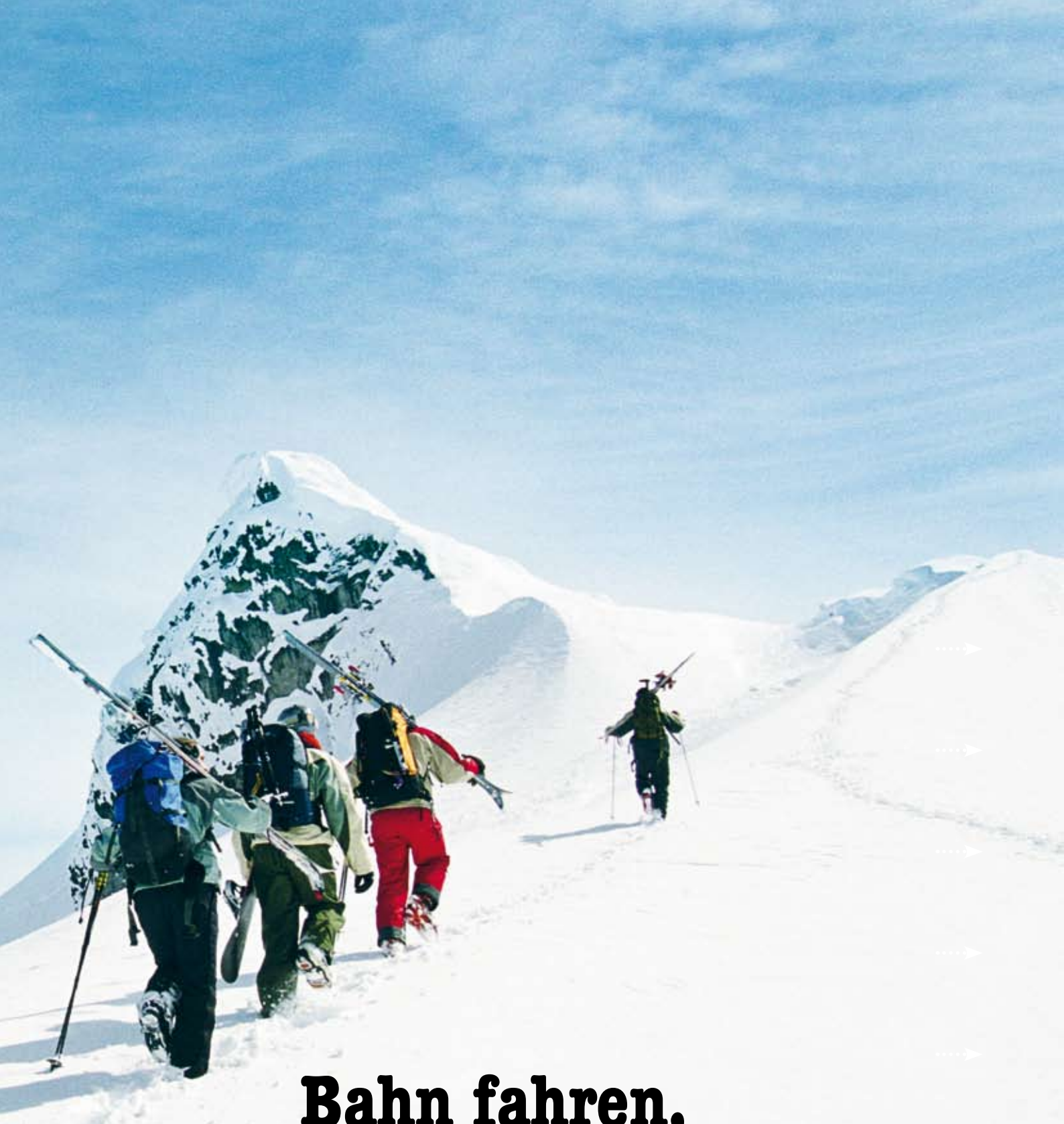
Lückenlos von A nach B – mit Bahn und Bus

Karriere am Zug

Uns ist nichts zu schwer

Die Bahn am Ball

Weitere Gründe finden Sie im Inhaltsverzeichnis



Bahn fahren, CO_2 sparen

„Einfach raus"? Egal ob Winter oder Sommer, tun Sie es mit den ÖBB und damit mit ruhigem und sauberem Gewissen – nichts soll Ihre Urlaubsfreuden trüben. Denn im Vergleich zum Pkw ist eine Bahnfahrt deutlich umweltschonender. Beispiel gefällig? Mit einer Fahrt von Wien nach Bregenz sparen Sie mit der Bahn 76,8 kg CO_2 pro Person. Das sollte auch leidenschaftliche Autofahrer überzeugen. Auch die ÖBB-Postbusflotte ist klimafreundlich unterwegs: Spritspartrainings und alternative Treibstoffe zeigen Wirkung.

Wir wünschen eine angenehme Reise – ohne Barrieren

Barrieren stören und schmälern das Reisevergnügen. Die ÖBB bauen diese Störfaktoren kontinuierlich ab, um das Zu-, Um- und Aussteigen für alle Kundinnen und Kunden so angenehm wie nur möglich zu gestalten.

Alle Signale auf Ausbau und Modernisierung

Die ÖBB verstehen sich als leistungsstarkes Infrastruktur-Rückgrat Österreichs. Um die Vorteilhaftigkeit der Bahn abzusichern und auszubauen, sind massive Investitionen in die Bahninfrastruktur und in neue Zuggarnituren notwendig. Investitionen, die sich lohnen – für die Umwelt, Wirtschaft und für jeden einzelnen Fahrgast. Damit auch die nächsten Generationen gerne Bahn fahren.

POSTBUS
PT 12237

Lückenlos von A nach B – mit Bahn und Bus

Das dichte Schienen- und Busnetz der ÖBB erreicht so gut wie jeden Winkel Österreichs – egal wie abgelegen er auch sein mag. Dort wo die Schiene endet, wartet einer der mehr als 2.000 ÖBB-Postbusse auf Sie. Damit Sie Ihr Ziel stressfrei und komfortabel erreichen.

Karriere am Zug

Mit nahezu 43.000 MitarbeiterInnen sind die ÖBB einer der größten Arbeitgeber Österreichs. Die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig, spannend und herausfordernd. Und damit auch Jugendliche bei uns ihr Potenzial optimal entfalten können, wurden sieben neue Lehrberufe zusätzlich zu den 14 bestehenden geschaffen. So entstehen aus Kindheitsträumen beeindruckende Berufskarrieren, die die Zukunft der ÖBB absichern.

Uns ist nichts zu schwer

Der ÖBB-Teilkonzern Rail Cargo Austria transportiert alles – vom kleinen Einzelpaket bis zum tonnenschweren Container. Für Ihre individuellen Ansprüche wird die optimale Kombination aller Verkehrsträger entlang der gesamten Logistik-Kette entwickelt – zuverlässig und ökologisch.

ÖBB
1016 030-7
ÖBB

Die Bahn am Ball

Die ÖBB verlieren auch bei Großveranstaltungen nicht den Überblick und sorgen für die reibungslose und umweltschonende An- und Abreise von Besucherströmen. Dank sorgfältiger Vorarbeiten werden wir auch bei der UEFA EURO 2008™ das Match für uns entscheiden.

Kernkennzahlen

Wirtschaftskennzahlen 2006

in Mio. EUR	
Bilanzsumme	21.094,8
Gesamterträge	5.465,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT)	32,3
Investitionsvolumen	2.049,2

Umweltkennzahlen 2006

Direkte Treibhausgasemissionen der ÖBB Summe in kg	
CO_2-Äquivalent	535.059.151
CO_2	500.907.320
CH_4	1.309.002
N_2O	13.661
Baurestmassen aus Bauprojekten in Tonnen[1)]	9.384.142,587
Energieverbrauch in GWh	2.020
Wasserverbrauch in m^3	3.653.746

1) Wiedereinbau, Recycling, Deponierung

Sozialkennzahlen 2006

Beförderte Fahrgäste (in Mio.)	443
Beförderte Tonnen (in Mio.)	93
Fahrgastkilometer – Schiene (in Mio.)	8.646
Tonnenkilometer – Schiene (in Mio.)	18.868
MitarbeiterInnen gesamt (Stichtag 31.12.2006)	42.951
Frauenanteil	6,2%
Anzahl Lehrlinge (Stichtag 31.12.2006)	1.242
Schulungstage je MitarbeiterIn	2,1
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	1.766
Wegunfälle	234

Hier finden Sie Details und Hintergründe:

Inhaltsverzeichnis

16 **Vorwort des Vorstandes der ÖBB-Holding AG**

18 **Der ÖBB-Konzern**

28 **UEFA EURO 2008™**

32 **ÖBB und Klimaschutz**

42 **Ökologie**

56 **Ökonomie**

72 **Soziale Verantwortung**

90 **Expertenkommentare zum Nachhaltigkeitsbericht**

93 **Serviceangaben**

Vorwort des Vorstandes

Nachhaltigkeit in ihrer ganzen Vielfalt

Der Begriff „Nachhaltigkeit" wird seit mehreren Jahren so inflationär gebraucht wie kaum ein anderer. Oftmals wird er in seiner vollen Bedeutung aber nicht wahrgenommen. Aus unserer Sicht ist gerade das die Chance, die Nachhaltigkeit unserer Leistungen als ÖBB-Konzern vorzustellen – und zwar in ihrer ganzen Vielfalt und als Teil der Verantwortung, die wir gegenüber unseren Stakeholdern wahrnehmen.

1. Nachhaltigkeitsbericht des ÖBB-Konzerns

Es ist dies der erste Nachhaltigkeitsbericht seit dem Start des ÖBB-Konzerns in seiner neuen Struktur im Jahr 2005. Mit ihm wollen wir eine Messlatte aufstellen – in erster Linie für uns. Denn mit diesem Bericht machen wir uns vergleichbar – mit anderen Unternehmen und in der Zeitachse auch mit uns selbst.

Im ÖBB-Konzern ist Nachhaltigkeit fixer Bestandteil der Konzernstrategie und damit aller Unternehmensentscheidungen. Unsere Leistungen werden vor allem in vier Dimensionen sichtbar:

Oberstes Ziel: Kontinuierliche Steigerung der Fahrgast- und Tonnagezahl

Wirtschaft. Die Aufgabe der ÖBB ist die Beförderung von Personen und Gütern. Jede erbrachte Leistung muss letztlich auf diesen Auftrag ausgerichtet sein. Wir verankern dieses Bewusstsein auch in Konzernbereichen, die nicht im direkten Kontakt mit unseren Kunden stehen, ihn aber vorgelagert ermöglichen. Unser primäres Ziel bildet daher die kontinuierliche Steigerung der Fahrgast- und Tonnagezahlen. Mit acht Millionen mehr Reisenden und fünf Millionen mehr Tonnen Gütern ist uns das im Geschäftsjahr 2006 erneut sehr gut gelungen. Wir setzen diese Erfolge am Markt auch in Gewinne um. Sie sind wichtig für unsere Bewegungsfreiheit – aber nicht das erste Anliegen. Hier unterscheiden wir uns durchaus von anderen Unternehmen: Statt auf Gewinnmaximierung als oberstes Gebot setzen wir auf eine nachhaltige Marktpräsenz mit laufendem Kundenzuwachs und einer soliden wirtschaftlichen Entwicklung. Das ist unsere Verantwortung gegenüber 8,2 Millionen Österreicherinnen und Österreichern; sie sind über die Republik indirekt die Aktionäre der ÖBB.

ÖBB sind größter Arbeitgeber und Infrastrukturanbieter Österreichs

Gesellschaft. Der ÖBB-Konzern sorgt für einen umweltfreundlichen Transport. Mit rd. 43.000 MitarbeiterInnen, Gesamterträgen von 5,466 Mrd. EUR und einem Investitionsvolumen von 2,049 Mrd. EUR im Jahr 2006 ist unser Konzern einer der größten Arbeitgeber und Infrastruktur-Rückgrat des Landes. Aus dieser Position leiten wir auch eine Verantwortung in der Gesellschaft ab und stellen uns hier vor allem zwei wichtigen Herausforderungen: der Barrierefreiheit entlang der Mobilitätskette und der Versorgung abseits der Ballungszentren. Beide sind wirtschaftlich schwierig umzusetzen und betriebswirtschaftlich im Grunde nicht darstellbar, aber Teil unserer Verantwortung, hinter welcher der Eigentümer auch stehen muss. Hier gilt es die Versorgungssicherheit zu gewährleisten, neue Lösungen zu entwickeln und auch enorme Summen zu investieren, beispielsweise mit neuen Mobilitätskonzepten für den ländlichen Raum. Mehr als 1,2 Millionen Kunden täglich wissen bereits heute, wie wichtig

Mag. Martin Huber, Sprecher des Vorstandes:
„Statt auf Gewinnmaximierung als oberstes Gebot setzen wir auf eine nachhaltige Marktpräsenz mit laufendem Kundenzuwachs und einer soliden wirtschaftlichen Entwicklung."

unser Angebot ist. Während und hoffentlich auch nach der UEFA EURO 2008 wird ganz Österreich diese Sicht teilen.

Umwelt. Die Umweltfreundlichkeit von Bahn und Bus ist unbestritten, sie muss sich aber auch in konkreten Handlungen äußern. Das betrifft zum einen uns selbst als Anbieter – bei der Errichtung neuer Bahnstrecken ebenso wie bei der Anschaffung neuer Züge oder der Abfallentsorgung auf den Bahnhöfen. Zum anderen können die ÖBB in ihrer Umweltbilanz nur dann stark sein, wenn möglichst viele Menschen unser Angebot nützen – im Personen- wie auch im Güterverkehr. Fahrgast- und Tonnagezahlen steigen. Die Richtung scheint demnach zu stimmen. In Zukunft müssen wir aber auch die Marktanteile erhöhen, damit umweltfreundliche Mobilität ein größeres Stück am gesamten Transportkuchen einnimmt.

ÖBB wollen zu einem der attraktivsten Arbeitgeber des Landes werden

Arbeitgeber. Die ÖBB wollen ihren MitarbeiterInnen attraktive und sichere Arbeitsplätze bieten – und das ist nur bei einer guten wirtschaftlichen Entwicklung und einem entsprechenden Auftrag des Markts möglich. Um diesen Ansprüchen zu genügen, setzen wir auf die laufende Entwicklung unserer MitarbeiterInnen und Führungskräfte, auf Frauen- und Trainee-Programme, aber auch auf die Vernetzung innerhalb des Konzerns. In nur wenigen Jahren wollen wir zu einem der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs werden; einer der größten sind wir schon heute. Wir haben die Verantwortung für derzeit rd. 43.000 Beschäftigte und ihre Familien und nicht zuletzt für rd. 1.300 Lehrlinge – ein Teil der wirtschaftlichen Zukunft Österreichs.

Die ganze Vielfalt unserer Nachhaltigkeit können Sie in diesem Bericht nachlesen.

Mag. Martin Huber

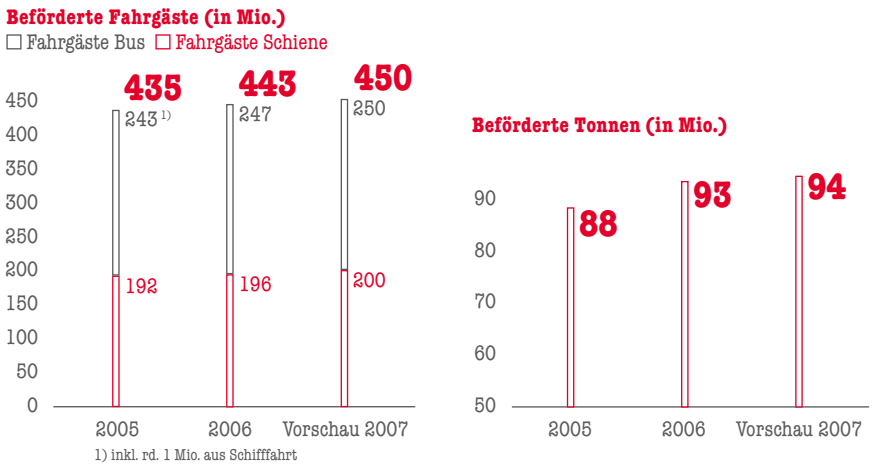
Sprecher des Vorstandes
ÖBB-Holding AG

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Der ÖBB-Konzern
Größter Mobilitäts-dienstleister Österreichs

Mit 443 Millionen Fahrgästen und knapp 93 Millionen beförderten Tonnen konnten die ÖBB im Geschäftsjahr 2006 neue Rekordwerte einfahren. Zur Fortsetzung dieses Erfolgskurses wurde ein ambitioniertes Investitionsprogramm in Angriff genommen – allein 2006 wurden Investitionen in Höhe von 2.049,2 Mio. EUR getätigt. Ziel der Konzernstrategie ist die Etablierung der ÖBB unter den Top-Bahnen Europas bis zum Jahr 2010. Nur mit der dafür notwendigen Qualitätsoffensive können sich die getätigten Investitionen langfristig auch rechnen.

Steigende Fahrgast- und Tonnagezahlen



Absolute Kundenorientierung

Der ÖBB-Konzern versteht sich als Dienstleistungsunternehmen und will den Bedürfnissen seiner Kunden absolut entsprechen. Dementsprechend intensiv bemühen sich unsere 42.951 MitarbeiterInnen kontinuierlich um die Steigerung der Leistungsqualität und Verbesserung der Kundenorientierung.

Neue Züge

Mit der Anschaffung von 171 Talent-Zügen, 60 Desiro-Zügen und 72 weiteren Doppelstockwagen bis 2008 wird die ÖBB-Fahrzeugflotte im Personenverkehr massiv verjüngt.

CallCenter 05-1717

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

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Der ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern setzt sich Nachhaltigkeit in allen Bereichen zum Ziel und verbindet wirtschaftlichen Erfolg und Kundenorientierung mit gesellschaftlicher und ökologischer Verantwortung.

Umfassender Mobilitätsanbieter in Städten und ländlichen Regionen

Als umfassender Mobilitätsanbieter sorgen die ÖBB sowohl in Städten als auch in ländlichen Regionen für den umweltfreundlichen Transport von Menschen und Gütern. Mit 42.951 MitarbeiterInnen und einem Investitionsvolumen von 2.049,2 Mio. EUR im Jahr 2006 ist der ÖBB-Konzern einer der größten Arbeitgeber Österreichs und ein wichtiger wirtschaftlicher Impulsgeber.

Unternehmensentwicklung

Der Eisenbahnverkehr kann in Österreich auf eine 170-jährige Tradition zurückblicken. Die Geschichte der ÖBB ist eine dementsprechend facettenreiche und fand ihren jüngsten Höhepunkt in einer grundlegenden Reform, die vom Nationalrat mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 beschlossen wurde.

ÖBB-Holding AG als strategische Leitgesellschaft

Erster Schritt der Reform war die Gründung der ÖBB-Holding AG am 31. März 2004 als strategische Leitgesellschaft des ÖBB-Konzerns. In einem zweiten Schritt wurden bis zur Jahresmitte 2004 die operativen Gesellschaften gegründet:

- ÖBB-Personenverkehr AG
- Rail Cargo Austria AG
- ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
- ÖBB-Dienstleistungs GmbH
- ÖBB-Traktion GmbH (Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG)
- ÖBB-Technische Services GmbH (Tochtergesellschaft der Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG)
- ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (später Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau AG)

Mit Stichtag 1. Jänner 2005 wurden die ÖBB in ihrer bisherigen Form gesellschaftsrechtlich vom ÖBB-Konzern abgelöst und ihre MitarbeiterInnen, Anlagen und Aufgaben den operativen Tochtergesellschaften übertragen.

In die ÖBB-Infrastruktur Bau AG wurden außerdem die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und der Finanzierungsteil der Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH (SCHIG) integriert sowie die Bundesanteile der Brenner Eisenbahn GmbH als Tochterunternehmen eingebracht.

Aufgaben und Struktur

Sicherstellung einer akkordierten Konzernlinie

Die ÖBB-Holding AG ist die strategische Leitgesellschaft des ÖBB-Konzerns. Ihr Unternehmensgegenstand liegt entsprechend § 4 Bundesbahngesetz in der Ausübung der Anteilsrechte an den ÖBB-Konzerngesellschaften, in der Umstrukturierung der ÖBB und in der Wahrnehmung der Anteilsrechte an den operativen Gesellschaften mit der Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung. Die ÖBB-Holding AG steuert und koordiniert diesen Auftritt unter Einbindung der Aufsichtsräte der operativen Gesellschaften. Die Kapitalvertreter in diesen Aufsichtsräten bestanden im Geschäftsjahr 2006 zumindest zur Hälfte aus Vorstands- oder Aufsichtsratsmitgliedern der ÖBB-Holding AG, wodurch eine akkordierte Konzernlinie sichergestellt wurde.

Neben dieser strategischen Koordinierung und Optimierung widmet sich die ÖBB-Holding AG den konzernübergreifenden Bereichen Nachhaltigkeit und Umweltschutz, Forschung und Entwicklung, Recht, internationale Beziehungen, Kommunikation und Barrierefreiheit.

Gliederung in vier operativ verantwortliche Teilkonzerne

Die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria sorgen für den Transport von Personen und Gütern und sind für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen verantwortlich. Die gemeinsamen Tochtergesellschaften ÖBB-Traktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH sind für die Bereitstellung von Lokomotiven, Wägen und bestausgebildeten Lokführern sowie für die Bahn-Werkstätten zuständig. Ein wichtiger Geschäftsbereich des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr wird von der ÖBB-Postbus GmbH wahrgenommen. Sie ist Marktführerin im straßengebundenen öffentlichen Regionalverkehr in Österreich.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau hat die Aufgabe, die Schieneninfrastruktur des ÖBB-Konzerns in Abstimmung mit der Eigentümerin, der Republik Österreich, zu errichten und ist Eigentümerin aller Anlagen. Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb gewährleistet die bedarfsgerechte und sichere Nutzung der Schieneninfrastruktur, indem sie diese diskriminierungsfrei bereitstellt, betreibt und erhält.

Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns nimmt eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahr.

Die ÖBB-Dienstleistungs GmbH unterstützt alle ÖBB-Konzerngesellschaften im Personalwesen (Steuerung des optimalen Personaleinsatzes, Personalentwicklung, Aus- und Weiterbildung sowie Personaladministration) beim zentralen Einkauf und beim IT-Management.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Organe der ÖBB-Holding AG

Mitglieder des Aufsichtsrates

Im Geschäftsjahr 2006 bestand der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG aus folgenden Mitgliedern:

Dr. Wolfgang Reithofer, Vorsitzender
Franz Rauch, 1. Stellvertreter des Vorsitzenden
Dr. Siegfried Dillersberger, 2. Stellvertreter des Vorsitzenden
Dr. Johannes Strohmayer, 3. Stellvertreter des Vorsitzenden
Wilhelm Haberzettl[1)], 4. Stellvertreter des Vorsitzenden
Norbert Bacher-Lagler[1)]
Dr. Dieter Böhmdorfer
Univ.-Doz. DI Dr. Hermann Egger
Ing. Mag. Rudolf Fischer
Werner Harrer[1)]
Dr. Kari Kapsch
Prof. Dr. Fredmund Malik
Mag. Dr. Karl Sevelda
Gottfried Winkler[1)]
Heinrich Knapp[1)] (bis 25.4.2006)
Mag. Andreas Martinsich (ab 25.4.2006)

1) Belegschaftsvertreter

Mitglieder des Vorstandes

Mag. Martin Huber
(seit 1.11.2004, Sprecher des Vorstandes seit 1.1.2005, bestellt bis 31.10.2009)

Mag. Erich Söllinger
(seit 27.4.2004, bestellt bis 19.4.2009)

Aufwind für Personen- und Güterverkehr

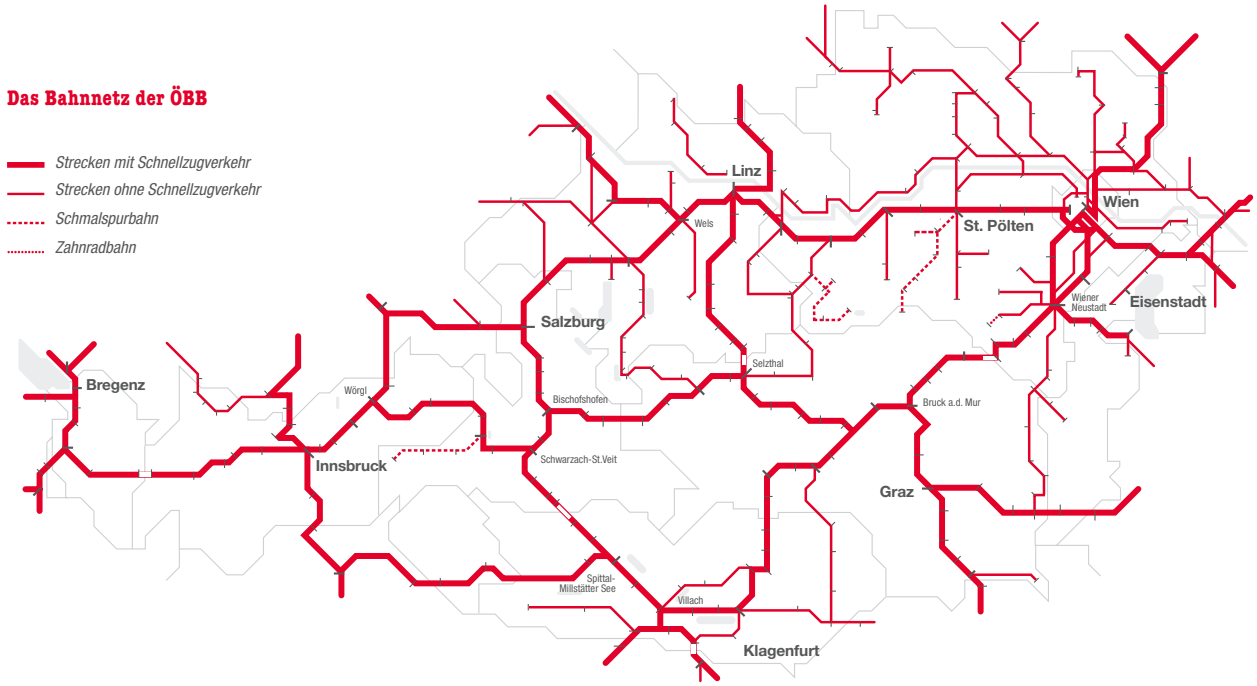
Angesichts von Klimawandel und wachsendem Umweltbewusstsein sind Bahn und Bus „am Zug". Immer mehr Menschen nutzen die umweltfreundlichen Angebote der ÖBB. Mehr als 443 Millionen Fahrgäste wurden allein im Jahr 2006 transportiert – ein Plus von 8 Millionen gegenüber dem Vorjahr.

Das österreichische Gesamtschienennetz umfasst 6.373 km, wovon rd. 5.700 km auf den ÖBB-Konzern und der Rest auf Privatbahnen entfallen. Um trotz starker Konkurrenz durch Pkw-Verkehr und Low-Cost-Airlines im Wettbewerb zu bestehen, forciert der ÖBB-Konzern

im Rahmen der Personenverkehrsstrategie die qualitative Verbesserung des Leistungsangebots. Dafür sind erhebliche Investitionen in die Infrastruktur und neue Züge eingeleitet worden.

Anstieg von Kunden- und Güterströmen

Auch im Güterverkehr stehen die Zeichen auf Wachstum. Während im Zeitraum 1980 bis 1995 der europäische Schienengüterverkehr von einem starken Rückgang des Transportvolumens geprägt war, gibt es seit 1995 leichte absolute Zuwächse. Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtgüterverkehr sinkt jedoch weiter. Ab 2010 rechnen Europas Verkehrsplaner mit einer deutlichen Wachstumsdynamik im Gütertransport. Die zunehmende Überlastung der Straßennetze und die Einführung von Lkw-Mautsystemen sowie die Entwicklung transeuropäischer Schienensysteme und eine einheitliche Verkehrspolitik der EU und der Schweiz werden in Zukunft mehr Güter auf die Schiene bringen. Steigende Qualität und Produktivität der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Folge der Liberalisierung im Bahnsektor tragen ebenfalls zum Anstieg von Kunden- und Güterströmen bei. Vor allem der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr mit Distanzen von über 500 km wird von der Zunahme der Handelsströme profitieren.



Trotz dieser positiven Entwicklungen sind die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Österreich und in der EU für die ÖBB immer noch benachteiligend: Die Kosten des Straßenverkehrs für die Volkswirtschaft werden ihm weiterhin nicht in voller Höhe angerechnet. Die Grenzen innerhalb der Europäischen Union wurden für den Straßenverkehr sehr rasch abgebaut – im Bahnverkehr bestehen sie noch fast zur Gänze. Der Flugverkehr freut sich immer noch über steuerfreies Kerosin – zugleich wird der umweltfreundliche Bahnstrom aus Wasserkraft voll besteuert.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Nachhaltige Unternehmensstrategie

Das Geschäftsjahr 2006 war das zweite Jahr, in dem der ÖBB-Konzern in seinen neuen Strukturen und Verantwortungsbereichen – wie sie vom Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgegeben wurden – arbeitete. Im Zentrum dieser Strukturreform steht die Entwicklung zum marktwirtschaftlich orientierten Bahnunternehmen, das die zukünftigen Herausforderungen in einem von Wettbewerb geprägten Umfeld meistern kann.

10 Mrd. EUR für Qualitätsoffensive

Bis zum Jahr 2010 wollen sich die ÖBB als eine der Top-Bahnen Europas etablieren. Ziel ist, die Fahrgastzahlen sukzessiv zu steigern, die Chancen für den Güterverkehr in Ost- und Südosteuropa optimal zu nutzen und die Infrastruktur nach nachvollziehbaren Prioritäten auszubauen. Zur Erreichung dieser Ziele wurde in den vier operativen Teilkonzernen ein groß angelegtes Investitionsprogramm gestartet, das einen massiven Modernisierungs- und Innovationsschub bringt. Bis 2010 werden für diese Qualitätsoffensive in Summe rd. 10 Mrd. EUR aufgewendet. Gleichzeitig liegt der Fokus auf einer weiteren Verbesserung der Kostenstrukturen und grundlegenden Produktivitätssteigerungen.

Strategische Ziele der ÖBB

Als Leitgesellschaft ist die ÖBB-Holding AG für die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns verantwortlich. Die strategischen Leitlinien werden in Abstimmung mit den Konzerngesellschaften und deren Aufsichtsorganen definiert, und ihre Einhaltung wird kontrolliert. Neben den jeweiligen Zielsetzungen der Teilkonzerne bilden folgende Projekte und Herausforderungen den übergeordneten strategischen Fokus des ÖBB-Konzerns:

- Optimierung der Verfügbarkeit: dichtere Intervalle, optimale Anschlussverbindungen, noch mehr Pünktlichkeit
- Erstellung eines auf die Mobilitätskette abgestimmten, gesamthaften Qualitätssicherungsprozesses
- Bessere Abstimmung zwischen Bus und Bahn
- Neu- und Ausbau sowie Modernisierung von Strecken
- Fortsetzung der Bahnhofsoffensive (Bahnhof Cities)
- Anschaffung von neuen Zügen (railjet, ICE, Talent, Desiro, Taurus, Güterwaggons)
- Erarbeitung eines Zielnetzes für den Infrastrukturausbau sowie Abstimmung der Priorisierungslogik mit dem Eigentümer
- Sicherheit im Betrieb und auf den Bahnhöfen
- Inventur des gesamten Liegenschaftsvermögens im ÖBB-Konzern
- Entwicklung und Etablierung einheitlicher Projektmanagement-Standards
- Überprüfung und Optimierung der Ablauforganisation samt Schnittstellen unter dem Aspekt einer kundenorientierten Organisation
- Vereinfachung der Arbeitsabläufe und Erhöhung der Transparenz durch Reduktion der Normenkomplexität
- Neukonzeption und Optimierung des Produktionssystems

Das Bundesbahnstrukturgesetz ermöglichte auch eine höhere Wettbewerbsorientierung des ÖBB-Konzerns. Der Personenverkehr und der Güterverkehr müssen für die voranschreitende Liberalisierung gerüstet sein. Teilweise ist die Liberalisierung schon erfolgt: Die Bereiche Infrastruktur und Güterverkehr sind bereits auf den größer werdenden Markt eingestellt.

Liberalisierung verlangt Wettbewerbsorientierung

Stakeholder

Als wichtigster Mobilitätsdienstleister und österreichischer Kernbetrieb haben die ÖBB vielfältige Anspruchsgruppen. Mit diesen stehen sie in ständigem Dialog und setzen dafür eine breite Palette an Kommunikationsinstrumenten ein:

	MitarbeiterInnen	Kunden	Lieferanten	Politik/ Öffentliche Verwaltung	NGOs/ NPOs	Medien	Wissenschaft/ Forschung	Anrainergemeinden
Geschäftsbericht	•	•	•	+	+	+	•	•
Nachhaltigkeitsbericht	+	+	+	+	+	+	•	+
Presseaussendungen	•	+	•	+	•	+	•	•
www.oebb.at	•	+	•	•	•	•	•	•
MitarbeiterInnen-informationsmittel	+							
Kundeninformations-medien	•	+	•	•	•	+	•	+
Pressegespräche/ Round Tables	•	•	+	+	+	+	+	•
MitarbeiterInnentag	+			•	•	•		
Töchtertag	+	•	•	•	•	•		
Mediationsverfahren	•	•	•	•	+	•	•	+
Kooperationen mit Forschung/ Verwaltungseinrichtungen/NGOs/NPOs	•	•	•	•	+	•	+	•
Mitgliedschaften in Interessenvertretungen	•	•	•	+	+	•	+	•
Spezialpublikationen/ Handbücher	+	+	+	+	+	•	+	+
Projektinformation Infrastruktur	+	+	+	+	+	•	+	+

+ relevant
• teilweise relevant

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Der jährliche Geschäftsbericht dient als Informationsquelle für die Finanzwelt, richtet sich aber auch an die Politik, interessierte Non-Governmental- und Non-Profit-Organisationen, Medien und MitarbeiterInnen. Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht des ÖBB-Konzerns soll den Kontakt zu den Stakeholdern intensivieren und damit die Gesprächsbasis verbreitern. Unterstützt wird der Kommunikationsaustausch zudem durch Spezialpublikationen und Handbücher. Über aktuelle Entwicklungen wird im Rahmen von Pressekonferenzen und Presseaussendungen zeitnah informiert. Regelmäßig wird den Stakeholdern auch an „Tagen der offenen Tür" ein direkter und umfassender Informationszugang ermöglicht.

Aktiver Dialog mit allen Stakeholdern

Die ÖBB-Website www.oebb.at dient als Informationsportal für alle interessierten Stakeholder, aber in vermehrtem Umfang auch als wertvolles und rasches Vertriebsinstrument. Um die Informationsangebote der Bahn barrierefrei zugänglich zu machen, entspricht der Internetauftritt der Stufe 1 der Web-Accessibility-Initiative-Richtlinie – so ist etwa das Schriftbild für Menschen mit Sehbehinderung vergrößerbar.

Die MitarbeiterInnen des ÖBB-Konzerns werden laufend über Intranet-Portale und MitarbeiterInnenzeitungen über die Aktivitäten und Highlights des Konzerns und der einzelnen Unternehmen informiert. Im September 2006 wurde erstmals ein MitarbeiterInnentag veranstaltet, der die Möglichkeit bot, direkt mit dem Vorstand der ÖBB-Holding AG, aber auch den Führungsmannschaften der Teilkonzerne in Kontakt zu treten und umfassende Informationen über andere Konzernbereiche einzuholen.

Die ÖBB pflegen zahlreiche Kooperationen mit Institutionen und Unternehmen der öffentlichen Verwaltung, der Industrie und Wissenschaft. Sowohl im Forschungs- und Entwicklungsbereich als auch in Fragen der Sicherheit und barrierefreien Mobilität wird so ein reger Informationsaustausch sichergestellt. Bei sensiblen Bauvorhaben wird zudem ein Interessenausgleich aller beteiligten Personen über Bürgerbeteiligungsverfahren angestrebt.

ÖBB-Kundenforum stellt Kundennähe sicher

Um noch besser auf die Wünsche der ÖBB-Kunden einzugehen, wurde im Herbst 2006 unter dem Vorsitz des Verkehrsexperten Univ.-Prof. Knoflacher das ÖBB-Kundenforum eingerichtet. Aus insgesamt 2.800 Bewerbern wurden österreichweit 60 Personen aus allen Alters- und Gesellschaftsgruppen, Bahnfahrer wie Nicht-Bahnfahrer, ausgewählt. Davon wirken 20 aktiv im Kundenforum mit, die weiteren 40 werden zu einem späteren Zeitpunkt einbezogen. Das Kundenforum trifft vierteljährlich zusammen und diskutiert die Eindrücke und Erlebnisse mit den ÖBB. Durch das Kundenforum wurden bisher 26 Maßnahmen umgesetzt: Fahrscheinautomaten wurden aufgestellt, Öffnungszeiten verlängert usw.

In Form von Round-Table-Gesprächen soll in Zukunft vermehrt zu Schwerpunktthemen wie Klimaschutz ein direkter und offener Dialog geführt werden. Das Ziel dieser Gesprächsrunden ist ein kontinuierlicher und ausführlicher Meinungs- und Informationsaustausch, der Vorurteile und Ängste abzubauen hilft, konkrete Kritikpunkte formuliert und diskutiert sowie die Anliegen der ÖBB erörtert.

Alle Neu- und Ausbauten von Eisenbahninfrastrukturanlagen werden mit umfassender Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Behörden, Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft, Bürgerinitiativen und Bevölkerung werden laufend informiert und in die Projektentwicklung eingebunden. Über innovative Beteiligungsmodelle können AnrainerInnen ihre Ideen und Anliegen einbringen.

Nachhaltigkeitsmanagement

Überwachung und Abstimmung der Nachhaltigkeitsziele

Das Nachhaltigkeitsmanagement des ÖBB-Konzerns ist über eine Koordinationsstelle in der ÖBB-Holding AG verankert, die die einzelnen Projekte koordiniert. Zur Integration der Nachhaltigkeitsaspekte in den einzelnen operativen Gesellschaften wird die Umweltplattform des Konzerns genutzt. Die Erreichung der im Zuge des Nachhaltigkeitsstrategieprozesses beschlossenen und in diesem Bericht vorgestellten ökologischen, sozialen und ökonomischen Ziele wird über die Konzernplattform Umwelt regelmäßig kontrolliert.

UEFA EURO 2008™
Viele Freunde zu Gast in Österreich

Österreich und die Schweiz sind im Jahr 2008 Gastgeber der UEFA EURO 2008™. Ein Schlüsselspieler im Match um einen reibungslosen Ablauf dieses Mega-Events sind die ÖBB.

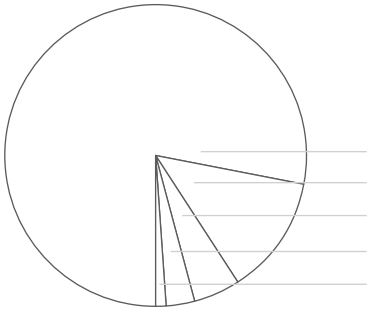
Massive Besucherströme erwartet

Gemessen am Zuschauerinteresse ist die Fußball-Europameisterschaft nach der Fußball-Weltmeisterschaft und den olympischen Sommerspielen die drittgrößte Sportveranstaltung der Welt. Jedes Spiel wird weltweit von mehr als 200 Millionen Menschen im Fernsehen verfolgt, in Summe werden 8 bis 10 Milliarden Fernseh-Zuschauer erwartet. Aber auch die Besucherströme nach Österreich und in die Schweiz werden enorm sein. Denn nicht nur die glücklichen Besitzer der rd. 600.000 Tickets für Spiele in Österreich werden anreisen. Spätestens die Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland zeigte, dass viele Menschen auch ohne Eintrittskarten anreisen, um dieses Riesenspektakel hautnah erleben zu können. Public Viewing – die Live-Übertragung von Spielen auf großen Projektionsflächen – wird auch 2008 öffentliche Plätze füllen.

Von den insgesamt 31 Spielen werden 16 in Österreich stattfinden. Wien, der Austragungsort des Finalspiels, wird eine zentrale Rolle einnehmen. Weitere Spielstätten bilden Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck – dort werden je drei Vorrundenspiele ausgetragen.

ÖBB – mittendrin bis zum Finale

Unabhängig vom Ausgang für das österreichische Nationalteam steht fest, dass die ÖBB ins Finale vorrücken – kommt der Bahn doch bei der An- und Abreise der Fans eine Schlüsselrolle zu. Die begrenzten Kapazitäten an Parkplätzen und Straßen machen es erforderlich, dass möglichst viele Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Zudem entspricht dies auch aus Umwelt- und Klimaschutzgründen dem Gebot der Stunde: Auf die An- und Abreise der Besucher entfällt der mit Abstand größte Anteil der Gesamtumweltbelastungen einer derartigen Großveranstaltung, wie auch Untersuchungen zur WM in Deutschland belegen.



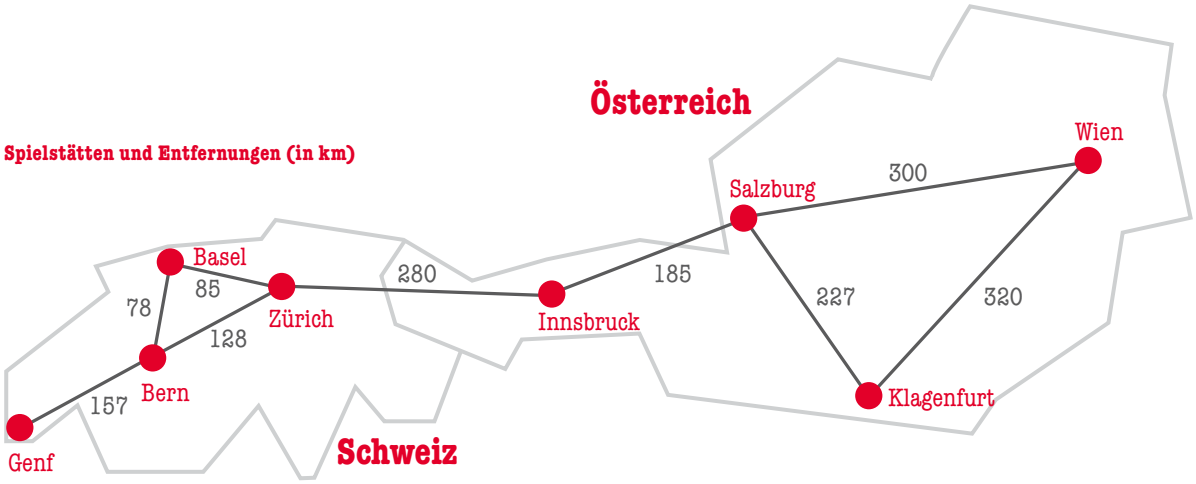
Anteil der einzelnen Bereiche an den Treibhausgasemissionen (WM 2006 Deutschland)

79%	Verkehr
13%	Übernachtungen
5%	Bauen
3%	Strom
<1%	Wärme

Mit den ÖBB zur „grünen EURO 2008“

Um den Ablauf der UEFA EURO 2008™ möglichst umweltschonend zu gestalten, wurde ein Nachhaltigkeitskonzept entwickelt, das für den Bereich Verkehr ambitionierte Ziele vorsieht: 60% aller Fans sollen bereits im Fernverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Für die Anreise zu den Stadien selbst soll dieser Anteil auf 80% gesteigert werden.[1] Mit mehreren Aktionen und Maßnahmen sollen diese Ziele erreicht werden:

1) Genaue Abschätzung erfolgt nach der Endrundenauslosung im Dezember 2007.



Aktion Kombiticket

Kombiticket für Nah- und Fernverkehr

Um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv zu gestalten, wurde von Österreich und der Schweiz gemeinsam mit der UEFA ein Kombiticket entwickelt. Bereits das Kombiticket für die FIFA-WM 2006 in Deutschland war ein Erfolg; Österreich und die Schweiz werden das Angebot für die Besucher dank der Integration des Fernverkehrs noch übertreffen. Das gesamte Angebot im öffentlichen Fernverkehr in Österreich und der Schweiz und im Nahverkehr der Austragungsorte kann mit diesem Ticket genutzt werden. Es gilt für 36 Stunden: für den Tag der Veranstaltung und für den Folgetag bis 12 Uhr, um auch die Abreise mit der Bahn zu ermöglichen. Entwickelt wurde dieses einheitliche Ticketing für den öffentlichen Verkehr in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen. Vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde den ÖBB die Projektleitung für Österreich übertragen. Die Verhandlungen mit den Verkehrsverbünden und den Verkehrsunternehmen in Österreich konnten zum Großteil bereits abgeschlossen werden.

Attraktive Angebote für Besucher der Fanzonen

Auch für die Besucher der Fanzonen und Public Viewings werden mit dem EURO-Ticket Angebote entwickelt, die die Nutzung der ÖBB-Strecken während der Fußball-EM zu attraktiven Konditionen ermöglichen werden.

Zusatzangebote nach Spielende

Auch nach dem Ende der jeweiligen Veranstaltungen werden die ÖBB den Besuchern eine Rückfahrt ermöglichen; zusätzliche Abend- und Nacht-Bahnverbindungen in die wichtigsten Destinationen werden dies sicherstellen.

ÖBB als verlässlicher Partner im Sicherheitskonzept

Die Aspekte der Sicherheit nehmen im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten der UEFA EURO 2008™ oberste Priorität ein. Um für alle Eventualitäten vorbereitet zu sein, kooperieren die ÖBB mit dem Bundesministerium für Inneres (BMI) bereits seit mehreren Jahren bei der Entwicklung und Umsetzung eines Sicherheitskonzepts.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Interview
Mit der Bahn am Ball

Der Vorstandssprecher der ÖBB-Holding AG, Mag. Martin Huber, und sein ehemaliger Kollege aus der Schweiz, Dr. Benedikt Weibel, im Gespräch über die Herausforderung EURO 2008. Dr. Benedikt Weibel war bis Ende 2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) und wechselte danach direkt in seine neue Aufgabe als Delegierter des Schweizerischen Bundesrats für die EURO 2008.

Was reizt Sie besonders an Ihrer Tätigkeit für die EURO 2008?

Weibel Das Projekt EURO 2008 ist von den Dimensionen her wahrscheinlich das größte Sportereignis, das je in der Schweiz und in Österreich stattgefunden hat. Es ist für mich etwas Großartiges, an einem derartigen Mega-Event mitzuwirken. Das hat mir den Abschied von den SBB erleichtert, da ich mich voll auf ein Projekt konzentrieren kann. Es ist für die Tätigkeit nicht notwendig, Fußballfan zu sein. Ich bin es aber, das macht es besonders reizvoll.

Huber Wir haben uns zum Ziel gesetzt, bis 2010 eine der Top-Bahnen in Europa zu sein; aber eigentlich müssen wir das schon 2008 schaffen – zumindest für die Zeit der EM. Wir wollen eine perfekte Verkehrslogistik bieten, und dafür werden wir uns alle gemeinsam einsetzen. Das ist eine große Herausforderung – aber genau das schätze ich auch persönlich daran. Wir werden 2008 beweisen, was wir leisten können. Die EM ist daher für uns ein enormer Ansporn, unseren Job bestmöglich zu erledigen.

Vor welche Herausforderungen stellen die zu erwartenden enormen Verkehrsströme die beiden Länder?

Huber Wir wollen den EM-Kunden maßgeschneiderte Produkte anbieten und gleichzeitig darauf achten, dass unsere Stammkunden während der EURO mit dem gewohnt hohen Serviceniveau rechnen können. Insgesamt werden für die EURO ja über eine Million Tickets verkauft, davon ca. 600.000 in Österreich. Zu jedem Ticket-Besucher werden voraussichtlich nochmals vier bis fünf zusätzliche Gäste mitreisen, um in die Fanzonen zu gehen oder in der Nähe ihrer Mannschaft zu sein. Wir müssen deren Interessen also mit denen anderer Kunden unter einen Hut bekommen.

Weibel Die Bewältigung der Besuchermengen stellt natürlich die größte Herausforderung dar. Da kommt der Bahn als das Massentransportmittel eine entscheidende Rolle zu. Zudem wollen wir aber auch aus Gründen der Nachhaltigkeit möglichst viele Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln transportieren.

Welche Strategien, Ziele und Maßnahmen werden gesetzt, um die Besucherströme möglichst umweltverträglich, aber dennoch angenehm und komfortabel abwickeln zu können?

Weibel Für den Fernverkehr wurde ein Modal Split von 60% als Ziel definiert; im Umfeld der Austragungsorte wollen wir 80% mit öffentlichen Verkehrsmitteln transportieren. Dies ist zu bewältigen, ist aber dennoch ein ambitioniertes Ziel, da wir das Verhalten der ausländischen Besucher nicht kennen. Ich freue mich in diesem Zusammenhang, dass es uns gelungen ist, für die EURO 2008 gemeinsam mit Österreich und der UEFA ein Kombiticket zu realisieren.

Benedikt Weibel:
„Der Bahn kommt bei der Bewältigung der Besuchermassen eine zentrale Rolle zu.“

Martin Huber:
„Wir wollen den EM-Besuchern maßgeschneiderte Produkte anbieten und gleichzeitig unsere Stammkunden auf gewohnt hohem Niveau betreuen.“

Es ist eine Riesenchance, viele Menschen zur Benützung der Bahn zu animieren, da ein Matchticket auch die Verwendung aller Fern- und Nahverkehrsstrecken beinhaltet.

Sobald feststeht, welche Länder beim Turnier teilnehmen können, beginnen wir mit den Detailplanungen. Das Kombiticket ist nur der erste Schritt; zahlreiche Angebote darüber hinaus sollen Anreiz schaffen, öffentliche Verkehrsmittel verstärkt zu nutzen. Wir haben gemeinsam mit unseren Schweizer Kollegen das ehrgeizige Ziel, dass rd. 60% aller Matchbesucher mit den Öffis anreisen – ein bis dato noch nie erreichter Wert. Aber auch das heißt top sein! **Huber**

Welche Rolle nehmen dabei die ÖBB ein? Wie funktioniert die Zusammenarbeit mit der SBB?

Seit Beginn der Vorbereitungen für das Turnier stimmen wir uns eng mit den Schweizer Kollegen ab. Wir wollen Verkehrsleistungen aus einem Guss anbieten. Das beginnt beim Fahrplan und geht bis zu Personalaustausch und vernetzter Kundeninformation. **Huber**

Die Zusammenarbeit zwischen ÖBB und SBB funktioniert sehr gut. Wir haben in der Schweiz eine langjährige Erfahrung mit dem Generalabonnement, inkl. Einnahmenverteilung. Wir sind hier sehr gerne bereit, Know-how untereinander auszutauschen. **Weibel**

Wo sehen Sie die größten gemeinsamen Herausforderungen bis zum Anpfiff 2008?

Es gibt noch sehr viel Feinarbeit zu erledigen, inkl. der Fahrpläne. Und wenn nach der Auslosung am 2. Dezember 2007 feststeht, welche Mannschaften wo spielen werden, müssen wir in die Detailplanung gehen. Denn nicht jedes Spiel wird gleich viel Publikum anlocken. **Weibel**

Bis zum heurigen Sommer werden wir die Basisarbeiten abgeschlossen haben. Auf dieses Fundament setzen wir die Detailplanung auf. Ich bin zuversichtlich, dass wir unsere Aufgabe hervorragend bewältigen werden. Die EURO 2008 wird sich bei uns aber auch nachhaltig auswirken – insbesondere die Erfahrungen aus dem Kombiticket und wie eine große Zahl an Reisenden zur gleichen Zeit am besten und kundenfreundlichsten betreut werden kann. **Huber**

Mit den ÖBB beim Klimaschutz punkten

Wer die ÖBB für Reisen oder Gütertransport nutzt, schont die Umwelt. Die CO_2-Emissionen beim Personen- und Güterverkehr machen nur einen Bruchteil der Belastungen aus, die durch Lkw oder Pkw entstehen. Auch Lärm- und Geruchsbelastung sind deutlich geringer.

Vergleich CO_2-Emissionen Bahn – Auto

Sehen Sie selbst, wie positiv sich ein Umstieg auf die Bahn für typische Distanzen im Fernverkehr auswirkt:

Strecke	Distanz in km	CO_2-Einsparung in kg pro Person
Wien – Bregenz	770	76,8
Wien – Innsbruck	572	57,1
Wien – Salzburg	317	31,6
Wien – Klagenfurt	334	33,3
Wien – Graz	214	21,4
Salzburg – Graz	301	30,0

Flexible Kapazitätsanpassung

Auch bei der ÖBB-Postbus GmbH erfolgt eine laufende Optimierung der Fahrzeugflotte. Zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes kommen etwa in einem Pilotprojekt auf der Strecke Telfs – Innsbruck anstelle von Einzelbussen Busse mit Anhängern (XL-Busse) zum Einsatz, um in Spitzenzeiten die Kapazität von 99 auf 190 Personen zu steigern.

Energiesparende Fahrweise

Bei der Bedienung der modernen Taurus-Lokomotiven ist durch die optimale Ausnutzung der Rückspeisebremse die meiste Einsparung möglich. Durch diese neu entwickelte Rückspeisebremse werden Energiesparpotenziale ausgenützt, die den Verbrauch um rd. 15% senken.

ÖBB sind klima:aktiv

Die ÖBB engagieren sich bereits seit Jahren im Klimaschutz und setzen sich auch für die Zukunft ambitionierte Ziele. Im Jahr 2004 wurden die ÖBB zum ersten Mal klima:aktiv-Partner des Lebensministeriums im Bereich Mobilität und leisten im Rahmen dieser Klimaschutzinitiative einen wertvollen Beitrag.

klima:aktiv mobil

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

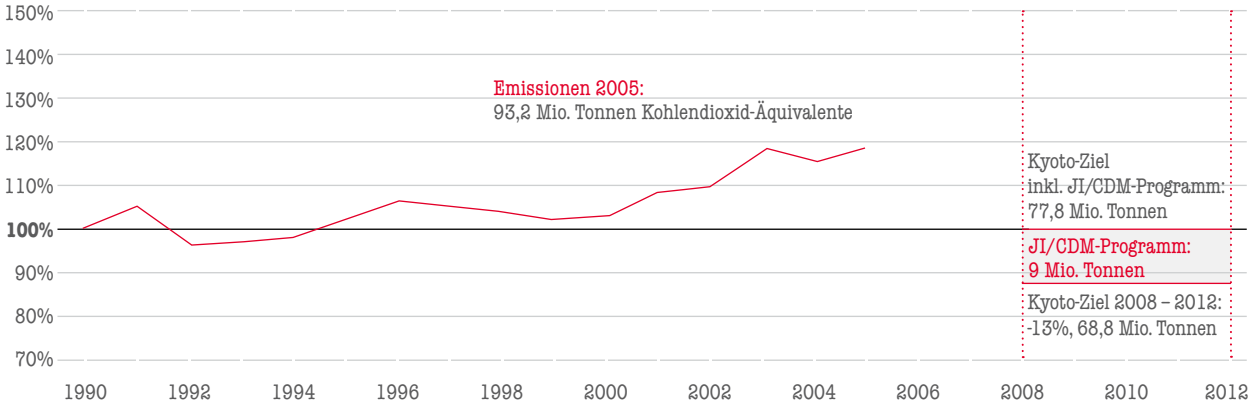
ÖBB und Klimaschutz

Das Thema Klimaschutz ist in den letzten Jahren verstärkt in den Mittelpunkt der weltweiten Aufmerksamkeit gerückt. Internationale Untersuchungen stellen fest, dass nur noch wenig Zeit bleibt, um die Auswirkungen des Treibhauseffekts – Temperaturanstieg, Überschwemmungen, Zunahme von Naturkatastrophen etc. – einzudämmen.

Österreich und sein Kyoto-Ziel

Als erster großer Meilenstein zum Schutz des Weltklimas gilt das 1997 abgeschlossene Kyoto-Protokoll. Mit dieser Vereinbarung verpflichten sich die Industriestaaten, ihre Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Österreich hat sich innerhalb der EU zu einem – im Vergleich zu anderen Ländern – ambitionierten Ziel verpflichtet: Bis zum Jahr 2012 (Durchschnitt der Jahre 2008 – 2012) sollen die Emissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 um 13% reduziert werden. Wie die nachstehende Grafik belegt, besteht bis zur Zielerreichung jedoch noch großer Handlungsbedarf.

Entwicklung der österreichischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Kyoto-Ziel
Quelle: Kommunalkredit (Basisjahr 1990 = 100%)



Zielsetzung des Österreichischen JI/CDM-Programms ist es, einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Kyoto-Ziels von Österreich durch den Ankauf von Emissionsreduktionseinheiten aus Klimaschutzprojekten im Ausland zu leisten.

Sowohl bei Joint Implementation (JI) als auch beim Clean Development Mechanism (CDM) geht es um Projekte, die im Ausland durchgeführt werden und die dort zu Emissionsreduktionen von Klimagasen führen.

JI: Joint Implementation (gemeinsame Umsetzung); flexibler Mechanismus gemäß Artikel 6 des Kyoto-Protokolls, der gemeinsame Klimaschutzprojekte zwischen Annex-I-Ländern vorsieht, die zur Generierung von ERUs (Emission Reduction Unit) führen. Die ERUs können vom Gastland an das Investorland übertragen werden.

Clean Development Mechanism: Kyoto-Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung; Klimaschutzprojekte in einem Entwicklungsland, die zur Generierung von CERs führen, die dem investierenden Land gutgeschrieben werden.

Hauptverursacher Verkehr

Der Hauptgrund für die Kluft zwischen Zielsetzung und aktueller Entwicklung geht vom Verkehrssektor aus, der ein ungebremstes Wachstum des Straßenverkehrs sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr ausweist:

- Mehr als ein Viertel aller in Österreich verursachten Treibhausgase stammen aus dem Verkehrssektor.
- Zwischen 1990 und 2005 haben sich die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich von 12,8 auf 24,4 Millionen Tonnen nahezu verdoppelt.
- 94% aller CO_2-Emissionen entfallen auf den Straßenverkehr, mehr als die Hälfte davon wird durch private Autofahrten verursacht.
- Im Lkw-Güterverkehr haben sich die Emissionen zwischen 1990 und 2005 mehr als verdreifacht.

Bahn hat Zukunft

Werner Faymann
Verkehrsminister

Der offensive Ausbau der Bahn ist angesichts des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens ein entscheidender Aspekt zukünftiger Klimapolitik. Schon in den nächsten Jahren sollen 15% mehr Fahrten im Personenverkehr und eine 10-prozentige Steigerung im Güterverkehr schon in den kommenden fünf Jahren erzielt werden. Das entspricht in absoluten Zahlen einem Zuwachs von 35 Millionen Fahrten pro Jahr im Personenverkehr (exklusive Busverkehr und öffentlicher Nahverkehr) und 400.000 Lkw-Fahrten jährlich weniger auf Österreichs Straßen. Im Mittelpunkt der Ausbaustrategie steht die deutliche Verkürzung der Fahrzeiten. Für Reisen um Umkreis von 800 km muss die Bahn eine attraktive Alternative zum Flugverkehr werden.

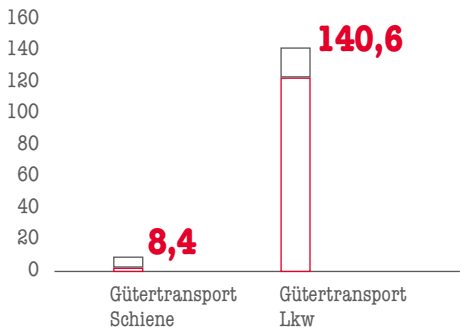
Klimavorteil Bahn

Die Klimabilanz der Bahn ist im Vergleich zum Straßenverkehr sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr deutlich günstiger für die Umwelt. Eine vom Umweltbundesamt mit dem neuesten Datenmaterial der ÖBB aus dem Jahr 2006 durchgeführte Untersuchung stellt fest, dass eine Fahrt im Personenverkehr der Bahn nur ein Fünftel der Emissionen einer Autofahrt verursacht. Im Güterverkehr ist die Bilanz für die Bahn noch positiver: Ein Lkw verursacht, verglichen mit dem Transport auf der Schiene, das 16-fache an CO_2. Die Vorteilhaftigkeit der Bahn zeigt sich sowohl bei den direkten Emissionen als auch bei jenen vorgelagerter Prozessketten.

In dieser Untersuchung wurden vom Umweltbundesamt die gesamten CO_2-Emissionen (direkte und vorgelagerte Emissionen) der Güter- bzw. Personentransporte auf der Straße und Schiene berechnet. Um einen aussagekräftigen Vergleich sicherzustellen, wurden die Emissionen im Personenverkehr auf Personenkilometer und im Güterverkehr auf Tonnenkilometer umgelegt. So werden die Emissionen der Bahn im Güterverkehr mit jenen eines Lkw verglichen, im Personenverkehr mit jenen eines Pkw. Für die Straßenverkehrsfahrzeuge wurden jeweils Daten für die durchschnittliche österreichische Flotte (bezogen auf Größenklasse, Abgasstandard und Fahrleistungsanteile) herangezogen.

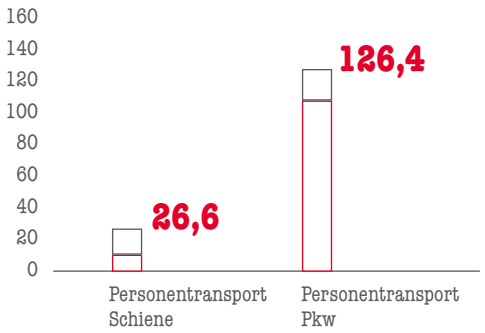
Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Gegenüberstellung CO_2-Emissionen Gütertransport im Jahr 2006[1)]
Quelle: Umweltbundesamt 2007
☐ vorgelagerte CO_2-Emissionen in g/tkm
☐ direkte CO_2-Emissionen in g/tkm



1) Gesamte CO_2-Emissionen in g/Tonnenkilometer des ÖBB-Gütertransports auf der Schiene (inkl. Verschub) im Vergleich zu einem durchschnittlichen Lkw (Beladung: 5,8 t)

Gegenüberstellung CO_2-Emissionen Personentransport im Jahr 2006[1)]
Quelle: Umweltbundesamt 2007
☐ vorgelagerte CO_2-Emissionen in g/Pkm
☐ direkte CO_2-Emissionen in g/Pkm



1) Gesamte CO_2-Emissionen der ÖBB in g/Personenkilometer auf der Schiene (inkl. Verschub) im Vergleich zu einem durchschnittlichen Pkw (Beladung: 1,5 Personen)

Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern ist aus der Sicht des Klimaschutzes ein absolutes Gebot der Stunde. Die ÖBB bzw. ihr Teilkonzern Rail Cargo Austria werden durch verbesserte Angebote und den Ausbau professioneller Logistiksysteme den Marktanteil der Schiene im Gütertransport kontinuierlich erhöhen. Jede Tonne Ware, die auf der Schiene transportiert wird, spart gegenüber dem Lkw-Transport 132,2 g CO_2 je Tonnenkilometer.

Der Personenverkehr der Bahn spart 99,8 g CO_2 pro Personenkilometer im Vergleich zu einer durchschnittlichen Fahrt mit dem Pkw. Für einige typische Distanzen im Fernverkehr ergeben sich folgende CO_2-Einsparungswerte:

Strecke	Distanz in km	CO_2-Einsparung in kg pro Person
Wien – Bregenz	770	76,8
Wien – Innsbruck	572	57,1
Wien – Salzburg	317	31,6
Wien – Klagenfurt	334	33,3
Wien – Graz	214	21,4
Salzburg – Graz	301	30,0

Das vorteilhafte Abschneiden der ÖBB bei der Treibhausgasbilanz ist auch auf den hohen Anteil elektrischer Energie beim Betrieb der Triebfahrzeugflotte sowie den hohen Beitrag von Wasserkraft an der Stromversorgung zurückzuführen.

Klimabilanz ÖBB

Das Umweltbundesamt berechnete für den ÖBB-Konzern eine umfassende Treibhausgasbilanz, die alle Emissionen im Transportbereich berücksichtigt. Aufgrund der Umstrukturierungen und der Etablierung der Konzern-Struktur ist ein Vergleich der einzelnen Unternehmensbereiche mit Vorjahreswerten nicht möglich.

Direkte Treibhausgasemissionen der ÖBB im Jahr 2006

in kg	CO_2-Äquivalent	CO_2	CH_4	N_2O
Personenverkehr Schiene	73.929.116	73.800.007	490	398
Güterverkehr Schiene	45.549.721	45.521.292	108	88
Postbus	106.198.883	104.882.087	4.382	4.108
Güterverkehr Straße (eigener Fuhrpark)	4.420.193	4.405.204	51	47
Innerbetrieblicher Verkehr[1)]	15.754.183	15.660.603	74	310
Summe	**245.852.096**	**244.269.193**	**5.106**	**4.951**

Gesamte Treibhausgasemissionen (direkte und vorgelagerte Prozesse) der ÖBB im Jahr 2006

in kg	CO_2-Äquivalent	CO_2	CH_4	N_2O
Personenverkehr Schiene	219.259.545	203.326.340	630.896	4.804
Güterverkehr Schiene	172.362.509	158.894.717	531.463	4.202
Postbus	120.096.342	116.025.196	122.151	4.262
Güterverkehr Straße (eigener Fuhrpark)	5.171.064	5.025.895	5.607	55
Innerbetrieblicher Verkehr[1)]	18.169.691	17.635.172	18.886	338
Summe	**535.059.151**	**500.907.320**	**1.309.002**	**13.661**

1) ÖBB-interner Fuhrpark, der nicht zum Personen- und Gütertransport eingesetzt wird (Kleinbusse, Pkw etc.)

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Der ÖBB-Konzern als verlässlicher Partner im Klimaschutz

Die ÖBB engagieren sich bereits seit Jahren für den Klimaschutz und setzen sich auch für die Zukunft ambitionierte Ziele. Im Jahr 2004 wurden die ÖBB zum ersten klima:aktiv-Partner des Lebensministeriums im Bereich Mobilität. klima:aktiv stellt die wichtigste Klimaschutzinitiative der Bundesregierung zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Förderung der Nutzung von erneuerbarer Energie dar. Seit 2004 ist auch der Kyoto-Express als „Klimabotschafter der ÖBB" durch Österreich unterwegs.

5-Punkte-Programm mit dem Lebensministerium

Zur Unterstreichung und Verteidigung der Vorteilhaftigkeit von Bahn und Bus gegenüber dem Pkw-Verkehr unterzeichnete die ÖBB-Holding AG im Oktober 2006 ein 5-Punkte-Programm mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium). Ziel dieser Kooperation ist die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit durch effizienten Einsatz von Energie und eine verbesserte Auslastung, um dadurch die ökologische Leistungsfähigkeit des Bahn- und Bussystems zu stärken.

Dieses Kooperationsabkommen läuft bis 2010 und wird von beiden Partnern einer regelmäßigen Evaluierung unterzogen, deren Ergebnisse veröffentlicht werden.

Die fünf Zielsetzungen im Überblick

1. **Steigerung der Energieeffizienz im Schienenverkehr um 5% bis 2010**
   Dieses Ziel soll in erster Linie durch eine verbesserte Auslastung der Güterzüge, durch die Umsetzung eines Programms zur Flottenerneuerung sowie die Optimierung von Umlaufzeiten erreicht werden.
2. **Einsatz von alternativen Antriebstechnologien und Kraftstoffen**
   Mittels Pilotprojekten, Prüfungen und Tests sollen der Einsatz von Erdgas bzw. Biogas im Busbetrieb sowie Möglichkeiten zur höheren Beimischung von Biokraftstoffen erprobt werden. Im Beschaffungsprozess für die Pkw-Flotte sollen standardisiert auch Angebote zu alternativen Treibstoffmodellen (z.B. Hybridtechnik, Erdgasfahrzeuge etc.) eingeholt werden. Die Basis dafür bildet die Studie „Der Fuhrpark des ÖBB-Konzerns", die 2005 vom Umweltbundesamt durchgeführt wurde, um die Entwicklung der Emissionen und die Möglichkeiten des Biodieseleinsatzes zu untersuchen.
3. **Nachhaltige Partnerschaft zur Bewusstseinsbildung für Bahn und Bus sowie verstärkte Nutzung der klima:aktiv-Programme im Bereich Mobilität**
4. **Forcierung von Spritsparen und energieeffizientem Fahren**
   (insbesondere für die Buslenker der ÖBB-Postbus GmbH und Triebfahrzeugführer)
5. **Verbesserte Energieeffizienz für Bahnhöfe und Betriebsgebäude durch verstärkte Nutzung der klima:aktiv-Programme im Energiebereich**

XL-Busse auf der Strecke Telfs – Innsbruck bringen Treibstoffeinsparungen von 25%

Mit Erdgas betriebene Busse in St. Pölten

Die Stadt St. Pölten und die ÖBB-Postbus GmbH haben ein Übereinkommen getroffen, das die schrittweise Umstellung des Stadtverkehrs in St. Pölten auf Erdgasbusse ab 2007 vorsieht. Mit diesem Schritt ist die ÖBB-Postbus GmbH österreichweit der erste Betreiber der zukunftsorientierten CNG-Technologie (Compressed Natural Gas). Der Start erfolgte im Jahr 2007 mit fünf Bussen. Sukzessive werden alle 23 Stadtbusse auf Erdgas umgestellt.

Klima-Auszeichnung für Einsatz von Buszügen

Seit 2005 fahren auf der Strecke Telfs – Innsbruck in Spitzenzeiten statt Einzelbussen XL-Busse. Durch die Verwendung von Busanhängern kann die Kapazität kurzfristig von 99 auf 190 erweitert werden, wodurch das Leergewicht und auch der Treibstoffverbrauch verringert werden können. Die Kilometerleistung geht mit dem Einsatz der XL-Busse von 1.300.000 km auf 970.000 km zurück, wodurch eine Treibstoffeinsparung um 25% auf 400.000 Liter pro Jahr und eine jährliche Reduktion von 370 Tonnen CO_2 möglich wird. Für dieses vorbildliche Best-Practice-Beispiel für betriebliches Mobilitätsmanagement wurde die ÖBB-Postbus GmbH von Umweltminister Pröll ausgezeichnet. Die Anschaffung weiterer XL-Busse ist geplant.

Klimaschutz am Zug

Josef Pröll
Umweltminister

Die ÖBB sind einer der wichtigsten Partner des Lebensministeriums beim Klimaschutz. Gerade im Verkehrssektor sind die Treibhausgasemissionen in den letzten Jahren dramatisch gestiegen. Die Bahn ist die umwelt- und klimafreundliche Alternative zu Auto und Flugzeug. Bei der nachhaltigen Durchführung der EURO 2008 werden die ÖBB eine entscheidende Rolle bei der umweltfreundlichen Anreise tausender Fans aus ganz Europa spielen. Und weil Klimaschutz sich nicht nur auf der Schiene abspielt, haben ÖBB und Lebensministerium 2006 auch ein 5-Punkte-Programm für mehr Energieeffizienz unterzeichnet. Ich wünsche den ÖBB viel Erfolg bei der Umsetzung ihrer ambitionierten Klimaschutzpläne, denn Klimaschutz am Zug ist nicht nur gut für das Unternehmen, sondern auch für Österreich.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Verbrauchseinsparungen von rund 15% durch Taurus-Lok

Energiesparende Fahrweise bei der ÖBB-Traktion GmbH

Alle rd. 4.600 TriebfahrzeugführerInnen der ÖBB-Traktion GmbH wurden im September 2006 in energiesparender Fahrweise geschult. Das Hauptaugenmerk lag auf der Bedienung der modernen Taurus-Lokomotiven, da sie durch die optimale Ausnutzung der Rückspeisebremse Verbrauchseinsparungen von rd. 15% ermöglichen. Bei dieser Technologie wirken die Antriebsmotoren beim Bremsen wie Generatoren. Der so erzeugte Strom wird in die Fahrleitung zurückgespeist. Mit dem Einsatz der Rückspeisbremsen soll ein Einsparungspotenzial von 70 GWh Strom erreicht werden.

10% Einsparung durch spritsparende Fahrweise beim ÖBB-Postbus

Das Pilotprojekt „Spritsparende Fahrweise für ÖBB-PostbuslenkerInnen" wurde von der ÖBB-Postbus GmbH gemeinsam mit der klima:aktiv mobil „Spritspar-Initiative" initiiert. Rd. 2.800 BuslenkerInnen sollen zu „SpritsparerInnen" ausgebildet werden – ein Großteil der LenkerInnen hat bereits im Jahr 2006 in Fahrsicherheitszentren in ganz Österreich ein Training absolviert. Im Jahr 2007 werden 450 LenkerInnen an einem ÖAMTC-Economy-Training teilnehmen. Dank der so vermittelten Spritspartipps kann der Ausstoß von CO_2-Emissionen jährlich um 5.000 Tonnen reduziert werden. Für diese gezielte und engagierte Weiterbildung von Berufskraftfahrern verlieh der ÖAMTC am 17. Jänner 2007 der ÖBB-Postbus GmbH, dem Lebensministerium und der Österreichischen Energieagentur eine Auszeichnung.

CO_2-Information auf Fahrscheinen

Seit 2004 bietet die ÖBB ihren Fahrgästen einen besonderen Informationsservice an: Auf allen Fahrkarten, die über die Homepage www.oebb.at ausgedruckt werden, wird die im Vergleich zur Pkw-Fahrt eingesparte CO_2-Menge ausgewiesen.

klima:aktiv

Mit dieser Bahnfahrt entlasten Sie unser Klima um 63,1982 kg CO_2.

ÖSTERREICHS GRÜNE SCHIENE

Mit mehr Bahn ans Klimaziel

Dr. Willi Nowak
Geschäftsführer Verkehrsclub Österreich

Die Bahn ersetzt in Österreich eine Million Lkw-Transitfahrten pro Jahr. Jene Personen, die in Österreich Bahn fahren, vermeiden zusammen pro Jahr 1,22 Millionen Tonnen CO_2. Allein diese beiden Fakten zeigen, wie groß der Beitrag der Bahn zum Klimaschutz ist. Der Straßenverkehr ist Österreichs größtes Klimaschutzproblem, die Emissionen von Lkw und Pkw haben sich seit dem Jahr 1990 nahezu verdoppelt. 100 km mit der Bahn zu fahren, ist viel klimafreundlicher als mit dem Auto. Genauso verhält es sich im Gütertransport zwischen Bahn und Lkw. Im Vergleich zu den Bahnen in der Schweiz und in Deutschland ist der Energiemix der ÖBB nachhaltiger – vor allem wegen des hohen Wasserkraft-Anteils. Eine Offensive für mehr Bahn ist dem Verkehrsclub Österreich (VCÖ) ein großes Anliegen, denn mehr Bahn bringt Österreich seinen Klimaschutz-Zielen näher.

Das Ein-Liter-Auto heißt öffentlicher Verkehr

Hildegard Aichberger
Geschäftsführerin WWF Österreich

Die heutigen Pkw sind mit sechs bis sieben Liter Spritverbrauch auf 100 km die schlechteste Lösung für den Verkehr. Vor allem, weil es das Ein-Liter-Auto bereits gibt. Es heißt öffentlicher Verkehr mit der zentralen Position der ÖBB. Dass trotzdem nach wie vor nur ein Bruchteil der Bevölkerung mit dem Zug zur Arbeit fährt, liegt nicht an der fehlenden Attraktivität des Bahn-Angebots, sondern an der fehlenden Kostenwahrheit im Bereich Verkehr in der EU. Damit die ÖBB ihren klimagünstigen Wettbewerbsvorteil ausspielen können, ist auch eine Nahverkehrsoffensive in den Ballungsräumen notwendig, damit die Menschen unabhängig von der Frage des Umweltbewusstseins wirklich gerne aufs Auto verzichten. Wenn dies gelingt, hilft das dem Klima mehr als große Prestigeprojekte wie der Koralmtunnel. Mindestens ebenso wichtig wäre ein „Klimacheck“ für alle Verkehrsprojekte und für den Generalverkehrsplan, damit das öffentliche Geld gezielt in jene Projekte fließen kann, die der Bevölkerung und dem Klima am meisten nützen.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Starkes Umweltbewusstsein in allen Konzernbereichen

Der ÖBB-Konzern ist sich seiner ökologischen Verantwortung in vollem Umfang bewusst und setzt zahlreiche Initiativen zur Reduzierung seiner Umwelteinflüsse. Die Konzernplattform Umwelt dient als Koordinationsstelle aller Umweltschutzaktivitäten der ÖBB. Die thematische Abstimmung der Aktivitäten in den einzelnen Teilkonzernen, der Ausgleich verschiedener Bereichsinteressen und eine Abklärung rechtlicher Rahmenbedingungen sollen so sichergestellt werden.

Ökologische Ausgleichsflächen im Unterinntal

Mit dem Bau der neuen Unterinntalbahn entsteht in Tirol eine moderne Schienenverkehrsinfrastruktur. Eingriffe in die Natur sind dabei nicht vermeidbar. Um für Ausgleich zu sorgen, investieren die ÖBB 2,1 Mio. EUR in die Schaffung von 36 neuen Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten, wie zum Beispiel Teichfrosch, Ringelnatter, Libelle, Graureiher und Feldhase.

Umweltschonende Gütertransporte

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria ermöglicht dank seines breiten Leistungsspektrums in vielfacher Hinsicht die Ökologisierung von Transporten. Allein durch den Bahn-Abtransport des Tunnelaushubs zweier Baulose des Lainzer Tunnels werden den Anrainern 171.000 Lkw-Fahrten erspart. Als externes Projekt überzeugt der Abtransport der Reststoffe aus der Müllverbrennungsanlage Zwentendorf, wodurch täglich 180 Lkw-Fahrten eingespart werden. Mit der Übernahme der Ökombi im Geschäftsjahr 2005 konnte auch der Geschäftsbereich Rollende Landstraße gestärkt werden: 2006 wurden rd. 275.000 Lastkraftwagen über diesen Huckepack-Transport an ihr Ziel gebracht.

Lärmschutz

Die ÖBB wollen die Lärmbelastung für die Anrainer möglichst gering halten. Auf Basis eines Schienenlärmkatasters werden neue Lärmschutzwände und Lärmschutzkassetten errichtet.

Sauberer Strom

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau betreibt acht eigene Wasserkraftwerke, mit deren Produktion rd. ein Drittel des Bahnstrombedarfs abgedeckt werden kann. Mit den geplanten Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen, für die bis 2011 rd. 200 Mio. EUR vorgesehen sind, wird eine Steigerung der Stromproduktion um 25% angestrebt.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Ökologie

Koordinierter Umweltschutz im ÖBB-Konzern

Konzern-Umweltplattform koordiniert ÖBB-Umweltschutzaktivitäten

Um im Umweltschutzbereich Synergien nutzen zu können und die einzelnen Aktivitäten der vier ÖBB-Teilkonzerne aufeinander abzustimmen, wurde 2005 von der ÖBB-Holding AG eine Konzern-Umweltplattform eingerichtet. Diese Plattform dient der Koordination und thematischen Abstimmung der Aktivitäten innerhalb des Konzerns, dem Ausgleich der unterschiedlichen Bereichsinteressen sowie der Abklärung rechtlicher Rahmenbedingungen. Sie agiert aber auch als Schnittstelle für externe Partner und Organisationen sowie als Ansprechpartner für Studien und Expertisen zum Thema Umwelt und ist gleichzeitig die Nachhaltigkeitsplattform des Konzerns.

Gesamtstromverbrauch ÖBB-Konzern 2006

Der Gesamtstrombedarf des ÖBB-Konzerns betrug im Jahr 2006 2.020 GWh. Davon dienten 210 GWh der Versorgung der Konzern-Betriebsstätten mit 50-Hz-Drehstrom, 1.810 GWh der Versorgung von Personen- und Güterzügen sowie von Zugvorheiz-, Heizprüf- und Weichenheizungsanlagen mit 16,7-Hz-Bahnstrom.

Der Stausee Tauernmoos als Energielieferant

Rd. 32% des Bahnstrombedarfs konnten in den acht Wasserkraftwerken der ÖBB-Infrastruktur Bau AG produziert werden. 23% wurden aus den vier Partner-Wasserkraftwerken und die restlichen 45% als 50-Hz-Drehstrom aus dem öffentlichen Netz bezogen und in den fünf Umformerwerken der ÖBB-Infrastruktur Bau AG in 16,7-Hz-Bahnstrom umgewandelt. Der Wasserkraftanteil der Bahnstromversorgung beträgt über 83%. Um die Abhängigkeit vom Strommarkt und die CO_2-Emissionen weiter zu senken, baut die ÖBB-Infrastruktur Bau AG den unternehmenseigenen Wasserkraftpark weiter aus. Mit dem Einsatz von Optimierungsprogrammen zur Reduzierung der Übertragungsverluste, dem Einsatz rückspeisefähiger Triebfahrzeuge (Taurus, Talent) und mit energiesparender Fahrweise setzt das Unternehmen darüber hinaus wichtige Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz.

Gesamtwasserverbrauch ÖBB-Konzern 2006

Der ÖBB-Konzern verbrauchte im Jahr 2006 für rd. 6.800 Gebäude und etwa 12.500 technische Anlagen 3.653.746 m³ Wasser. Um den Wasserverbrauch zu reduzieren, ist beispielsweise die Umrüstung von Bahnhofs-WC-Anlagen zu wasserlosen Urinalen geplant; zudem werden berührungslose Armaturen bei Waschbecken eingesetzt.

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

In den Gesellschaften des Teilkonzerns wird die Einhaltung aller umweltspezifischen Rechtsvorschriften durch Abfall- und Umweltbeauftragte gewährleistet. Alleine mit der Sicherstellung nachhaltiger Mobilität durch Bahn und Bus als umweltfreundliche Verkehrsmittel leistet der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. Um dieses Potenzial bestmöglich auszuschöpfen, wird insbesondere bei der Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel auf modernste Umwelttechnologien geachtet. So sind beispielsweise die Fahrmotoren der neuen Nahverkehrsbetriebswagen „Talent" serienmäßig mit einer elektrodynamischen Bremse mit Netzrückspeisung ausgestattet. Die Dieselmotoren des Nahverkehrstriebwagens „Desiro" unterschreiten die geforderten Grenzwerte der maßgeblichen Abgasnormen. Außerdem kann der Vorheizbetrieb des Fahrzeugs ohne laufenden Dieselmotor durchgeführt werden, wodurch der Kraftstoffverbrauch sinkt.

Umwelt- und Klimaschutzziele

- Steigerung Energieeffizienz im Schienenverkehr um 5% bis 2010 (5-Punkte-Programm)
- Umsetzung und Evaluierung von Pilotprojekten zum Einsatz von alternativen Antriebstechnologien und Kraftstoffen
- Aufbau und Umsetzung eines Spritsparprogramms insbesondere für BuslenkerInnen der ÖBB-Postbus GmbH
- Intensive Nutzung der klima:aktiv-Programme des Lebensministeriums im Bereich Mobilität
- Umsetzung und Pilotprojekte zum Themenbereich „Energieeffizientes Bauen"
- Ausbau der Hochwasserschutzmaßnahmen
- Ökologischer Kraftwerksbau

Teilkonzern Rail Cargo Austria

Im Teilkonzern Rail Cargo Austria wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ein Abfallbeauftragter bestellt. Die Abfallwirtschaft des Teilkonzerns wird durch die Tochtergesellschaft Papier und Recycling Logistik GmbH organisiert, die auf Basis festgelegter Verfahren eine rechtskonforme und umweltgerechte Entsorgungsdienstleistung sicherstellt. Auch mit der Integration des Sicherheitsmanagementsystems hat die Rail Cargo Austria AG einen wichtigen Beitrag zur rechtskonformen und gleichzeitig die Umwelt schonenden Erbringung ihrer Dienstleistungen geleistet.

Die Entsorgungslogistik Austria GmbH, ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria AG, hat sich in den letzten Jahren zu einem verlässlichen und kompetenten Entsorgungsunternehmen entwickelt. Vor allem mit der Kombination aus Schienentransport und Entsorgungslogistik ist sie als qualifizierter Partner und Problemlöser am Markt anerkannt. So ist sie beispielsweise für den Bahntransport von 90% des Abfalls verantwortlich, der dann in der Müllverbrennungsanlage der Abfallverwertung Niederösterreich GmbH zur Verwertung gelangt. Ebenso sorgt sie für den Abtransport der dabei entstehenden Reststoffe. Der Bahntransport dieser rd. 350.000 Tonnen Abfall und Reststoffe erspart den Bewohnern der Gemeinde Zwentendorf und der angrenzenden Gemeinden jährlich rd. 46.000 Lkw-Fahrten; das sind täglich 184 Fahrten. Ebenfalls per Bahn werden Abfälle aus dem Burgenland in einer Größenordung von ca. 28.000 Tonnen pro Jahr und aus Salzburg in einer Größenordnung von ca. 65.000 Tonnen in die thermische Verwertungsanlage der Reststoffverwertung Lenzing GmbH transportiert.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb

1. Umweltbericht der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG im Jahr 2006 veröffentlicht

Die Umweltschutz-Agenda des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Betrieb fällt in den Verantwortungsbereich des Teams „Environment Standards". Die einzelnen Umweltschutzmaßnahmen sind in einem Umweltmanagement-Handbuch geregelt. Ein Meilenstein in der Umweltkommunikation wurde im Jahr 2006 mit der Veröffentlichung des ersten Umweltberichts der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG gesetzt. Dieser Bericht beleuchtet eine Vielzahl umweltbezogener Leistungen und Maßnahmen entlang der Themenbereiche Bahndamm als Lebensraum, innovative Technologien, Bahnhöfe/Verkehrsstationen und Umweltsicherheit. Darüber hinaus werden auch interne Umweltmaßnahmen, das Umweltmanagement und die umweltbezogenen Ansprechpartner des Unternehmens vorgestellt.

Abfallwirtschaft in den ÖBB

Abfallwirtschaftskonzept in allen Unternehmenseinheiten realisiert

Bei allen Gesellschaften der ÖBB liegt ein Abfallwirtschaftskonzept vor, das Maßnahmen zur Einhaltung des Abfallwirtschaftsgesetzes definiert. Ein Abfallwirtschaftskonzept gibt Auskunft über die angefallenen Abfälle, erklärt die aktuellen betrieblichen Vorkehrungen zu deren Vermeidung, Verwertung und Beseitigung und listet zukünftige Maßnahmen auf. Die MitarbeiterInnen der ÖBB werden über abfallrelevante Themen laufend informiert und geschult. Die Konzern-Umweltplattform dient als Informations- und Koordinationsstelle.

Beispiel: Das Abfallwirtschaftskonzept der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Das durch das Abfallwirtschaftsgesetz vorgeschriebene Abfallwirtschaftskonzept wurde von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG im Februar 2006 und intern verteilt. Es beschreibt nicht nur die abfallrelevanten Aspekte des Unternehmens, sondern gibt auch Auskunft über Abfallströme und interne Regelungen zur Abfallwirtschaft, nennt Ansprechpartner und informiert über die Zielsetzungen dieses Themenbereichs. Neben dem grundlegenden Konzept wurde auch eine Broschüre zum Abfallwirtschaftskonzept als Ratgeber für die MitarbeiterInnen erstellt. Die Einhaltung der abfallrechtlichen Unternehmensvorschriften wird laufend überwacht, und mit themenspezifischen Schulungen wird die Bewusstseinsbildung bei den MitarbeiterInnen gefördert.

Um die Auswirkungen des neuen Bundeswirtschaftsplans (BAWP) in Bezug auf die Verwertungsmöglichkeiten von Gleisschotter zu analysieren und Möglichkeiten zur Implementierung des BAWP auszuarbeiten, wurden in der zweiten Jahreshälfte 2006 die Leiter des Teams „Environment Standards" beauftragt, eine Expertenrunde einzuberufen.

Gesamter Abfall der ÖBB 2006 (alle Angaben in Tonnen)	
Baurestmassen aus Bauprojekten[1)]	9.384.142,6
Kommunale Entsorgung	5.279,0
Sonstige Abfälle	21.167,4
Gefährliche Abfälle (inkl. Bauprojekte und Eisenbahnschwellen)	35.597,7
Altstoffverkauf an Dritte[2)]	17.661,2

1) Wiedereinbau, Recycling, Deponierung

2) Beinhaltet teilweise auch Tonnagen aus kommunaler Beseitigung und Baurestmassen aus Bauprojekten

Baurestmassen sind ein Gemenge von bei Bau- oder Abbrucharbeiten anfallenden Materialien, wie insbesondere Bodenaushub, Betonabbruch, Asphaltaufbruch und mineralischer Bauschutt. Die Abfalldaten der ÖBB haben sich bedingt durch die Strukturreform (Verschmelzung Eisenbahn Hochleistungsstrecken AG mit der ÖBB-Infrastruktur im Jahre 2005) in erheblichem Maße geändert.

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau

Genehmigter Rahmenplan für 2007 – 2012

Die vom Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau zu realisierenden Infrastrukturprojekte werden durch einen Investitionsplan bestimmt. Einen wichtigen Bestandteil dieses Investitionsplans bildet der Rahmenplan, der Planungen hinsichtlich Reinvestitionen sowie Neu- und Ausbauvorhaben definiert. Dieser Rahmenplan wird jährlich aktualisiert und bietet für die enthaltenen Projekte eine Vorschau über sechs Jahre. Der aktuelle Rahmenplan für den Zeitraum 2007 bis 2012 wurde am 27. März 2007 vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur Bau AG beschlossen und in weiterer Folge den zuständigen Bundesministerien übergeben.

In der Sitzung des Ministerrats vom 28. März 2007 wurde dem Rahmenplan zugestimmt, am 13. April 2007 ebenso im Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG. Die Schwerpunkte der Bautätigkeit bilden der Ausbau der Westbahn zur viergleisigen Hochleistungsstrecke, der Ausbau der Südbahn u.a. mit dem Bau der Koralmbahn, das Projekt Hauptbahnhof Wien, zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen sowie die Fortsetzung der Bahnhofsoffensive.

Beispielhafte Umweltschutzmaßnahmen beim Bau des Lainzer Tunnels

Die neue 12,8 km lange Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn wird für eine wesentliche Entlastung der Wiener Hauptverkehrswege sorgen. Mit dem Lainzer Tunnel werden Güter- und Personenzüge Wien schneller und umweltschonender durchqueren bzw. an die innerstädtischen Güterterminals gelangen. Frei werdende Kapazitäten auf der West-, Süd- und Donauländebahn können so für die Verbesserung des Personennahverkehrs verwendet werden.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Abtransport Aushub Lainzer Tunnel

Bei der Errichtung des Lainzer Tunnels erfolgt der Abtransport des Tunnelaushubs am Baulos 31 und 44 durch Bahntransporte, wodurch in Summe rd. 1,3 Millionen Tonnen bewegt und 171.000 Lkw-Fahrten (= 684 Lkw-Fahrten täglich) eingespart werden. Dafür mussten Ladegleise auf den Baustelleneinrichtungsflächen inklusive Anbindung an das öffentliche Schienennetz geschaffen werden. Zudem wurden Lagerflächen zur Zwischenlagerung vor der Beladung auf die Bahn eingerichtet und ausreichend Fahrtrassen auf den ÖBB-Gleisen reserviert.

Beispielhafte Umweltschutzaspekte bei der Errichtung der Neubaustrecke Wien – St. Pölten, Abschnitt Tullnerfeld

Ausbau der Westbahn zur Viergleisigkeit

Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten durchquert von Wien-Hadersdorf ausgehend durch einen 13 km langen Tunnel den Wienerwald, schwenkt südlich von Tulln nach Westen, quert das südliche Tullnerfeld und erreicht durch das Perschlingtal, östlich von St. Pölten verlaufend, die Bestandstrecke der Westbahn. Der Abschnitt Tullnerfeld bildet das Herzstück dieser Strecke und umfasst die oberirdisch verlaufende Trasse im südlichen Tullnerfeld und kurze Tunnelstrecken im Perschlingtal. Der Baubeginn erfolgte 2003, die Fertigstellung ist für 2010, die volle Inbetriebnahme für 2012 geplant. Beim viergleisigen Ausbau der Westbahn werden umfassende Nachhaltigkeitsprinzipien berücksichtigt – anhand der Themenbereiche Baulogistik, Luftschadstoffe, Gewässerschutz und Landschaftspflege.

Baulogistik

Verwendung des Aushubmaterials für Lärmschutzdämme

Zur Vermeidung von Störungen und Beeinträchtigungen in der Bauphase wurde der Verlauf der Trasse in möglichst großem Abstand zu den angrenzenden Ortschaften gewählt. Nahezu der gesamte Abschnitt wird von einer parallel zur Trasse laufenden Baustraße begleitet, die nach Bauende als Landesstraße erhalten bleibt. Über diese Baustraße wird der Großteil des Bauverkehrs abgewickelt. Trotz der Entfernung zu Siedlungsräumen waren gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Das Baumaterial für die Lärmschutzdämme stammt aus dem angrenzenden Wienerwaldtunnel und wird auf kurzem Weg über die Baustraße zum Einbauort transportiert.

Luftschadstoffe – Staub

Während der Baudauer wird laufend auf die Reduktion der Staubentwicklung geachtet. Die Baustraße und die Einbauorte des Tunnelmaterials werden durchgehend feucht gehalten. Die fertig gestellten Dämme werden umgehend und fachgerecht begrünt. Entlang des gesamten Baufelds wurde ein dichtes Netz an Messstellen installiert, die die Staubbelastung feststellen. So kann selbst bei kurzzeitigen Überschreitungen der Grenzwerte rasch gegengesteuert werden.

Gewässerschutz

Hochwassersicherung und Renaturierung

Frühzeitig wurden die von der Trasse gequerten Flüsse und Gräben umgelegt und die erforderlichen Brücken errichtet, wodurch der tatsächliche Eingriff zeitlich begrenzt werden konnte. Die Gewässer Große und Kleine Tulln wurden dabei hochwassersicher ausgebaut und nach hohen ökologischen Standards renaturiert. Während der Arbeiten in Gewässernähe wurde auf eine möglichst kurze Dauer der Bauarbeiten und einen optimalen Gefahrenschutz geachtet. Betroffene wie beispielsweise Fischereiberechtigte wurden vor und während der Arbeiten intensiv in den Projektprozess eingebunden.

Landschaftspflege

Im Rahmen der Landschaftsplanung gilt es die sensible Einbindung der Lärmschutzbauten – wie Dämme oder Grüntunnel – in die Landschaft sicherzustellen. Mit der Aufnahme regionaltypischer Landschaftsformen in Form von abgestuften Terrassen und welligem Hügelland wird dieser Zielsetzung entsprochen. Über ökologische Ausgleichsflächen werden in die bestehende Agrarlandschaft des Tullnerfelds neue, landschaftsökologisch wertvolle Strukturen eingebracht. Bei der Auswahl der Pflanzen wird besonders auf die regionale Herkunft der Bäume und Sträucher geachtet.

Genehmigungsverfahren

Umfassende Berücksichtigung aller rechtlichen Vorgaben

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat als Projektwerberin bereits zu Planungsbeginn freiwillig ein Trassenauswahlverfahren durchgeführt. 1999 wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfolgreich abgeschlossen. In den Folgejahren wurden die Genehmigungen zum Forst-, Wasser- und Naturschutzrecht eingeholt. Eine ökologische Bauaufsicht wurde installiert, die die Umsetzung der Auflagen überwacht und vor Ort ins Baugeschehen integriert ist. Die Einhaltung der umfangreichen Auflagen wird dabei systematisch über Datenbanken verfolgt und dokumentiert.

Nachhaltige Materialwirtschaft am Beispiel Koralmtunnel

Beim Bau der Koralmbahn zwischen Wettmannstätten und St. Andrä werden in Summe rd. 11 Millionen m³ Abtrags- und Ausbruchsmaterial anfallen. Rd. 9,2 Millionen m³ sind dem Koralmtunnel zuzuschreiben, was etwa dem vierfachen Volumen der Cheopspyramide entspricht und eine große logistische Herausforderung darstellt. Drei Ziele wurden für diese Materialbewirtschaftung gesetzt:

- Maximale Wiederverwertung für größtmögliche Eigenversorgung
- Minimale Umweltbelastung durch emissionsarme Aufbereitungs-, Transport- und Zwischenlagerlogistik
- Optimale Gesamtwirtschaftlichkeit durch Verringerung der Transport- und Sekundärkosten

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Verwendung der Abtragungs- und Aushubmassen als Baumaterial

Bei den anfallenden Abtrags- und Ausbruchsmassen handelt es sich um natürliches, für das Projekt verwertbares Baumaterial. Der Koralmtunnel durchquert den polymetamorphen Gebirgszug der Koralpe. Für die Wiederverwertung sind dabei vor allem die kristallinen Gesteine (Gneise, Glimmerschiefer, Marmore etc.) von Bedeutung. Allein rd. 5 Millionen m³ Ausbruchsmaterial sollen entlang der Freilandstrecke im Laßnitztal als Bodenauswechslung, Schüttmaterial für Lärmschutzwälle oder Bahndämme und im Tunnel als Filterkies oder Zuschlagstoff für Beton wieder eingebaut werden. Weitere Anteile werden in den unmittelbar angrenzenden Streckenabschnitten der Koralmbahn, z.B. im Bereich des Bahnhofs Lavanttal, verwendet. Etwa 3 Millionen m³ werden direkt von den Baustellen, weitgehend ohne Benützung öffentlicher Straßen, auf trassennahe Deponien gebracht und sorgsam in die Landschaft eingebunden.

Bahnflächen als Lebensraum

Die Liegenschaften entlang der Bahnstrecken sind oft wertvolle Lebensräume für eine vielfältige Tier- und Pflanzenwelt. Seltene Arten von Insekten, Reptilien und Vögeln sind dort zu finden, aber auch Pflanzen, deren Standortbedingungen im intensiv genutzten Kulturland nicht mehr gegeben sind. Freiflächen entlang des Schienennetzes gewinnen daher als Rückzugsgebiet für Tiere und Pflanzen immer mehr an Bedeutung. Dementsprechend nehmen Natur- und Artenschutz in den Umweltagenden des ÖBB-Konzerns eine wichtige Rolle ein.

Ein wichtiges Element für die Tier- und Pflanzenwelt stellt die Vernetzung der vorhandenen Lebensräume dar. So bieten die vom Menschen wenig beeinflussten Bahnböschungen und angrenzenden Lebensräume zahlreichen Arten die Möglichkeit, sich linear auszubreiten. Das sichert den genetischen Austausch zwischen ansonsten stark isolierten Populationen in naturnahen Gebieten.

Ökologische Ausgleichsflächen im Unterinntal

Mit dem Bau der neuen Unterinntalbahn entsteht in Tirol eine moderne Schienenverkehrsinfrastruktur. Um nicht vermeidbare Eingriffe in die Natur auszugleichen, errichtet die Brenner Eisenbahn GmbH neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Verschiedene Projekte mit einem Investitionsvolumen von 2,1 Mio. EUR wurden bereits abgeschlossen. Die rechtliche Basis dieser Umweltaktivitäten bilden die Auflagen aus den Genehmigungsverfahren.

Teilweise wurden die ökologischen Ausgleichsflächen vor Beginn der Bauarbeiten an der neuen Bahnstrecke hergestellt, sodass sich Tiere und Pflanzen rechtzeitig in ihren neuen Lebensräumen ansiedeln können. In Summe sind 36 derartige Flächen geplant; im ersten Ausbauschritt wurden elf Flächen realisiert. 14 Monate dauerte beispielsweise die Gestaltung

des Geländes westlich von Kundl, wo entlang des Bahndamms auf 7,5 Hektar Boden ausgetauscht und mehr als zwei Dutzend Tümpel errichtet wurden. Zudem begünstigen auch Stein- und Totholzablagerungen die Ansiedlung von typischen Tier- und Pflanzenarten, wie zum Beispiel Teichfrosch, Ringelnatter, Libelle, Graureiher und Feldhase.

Aufrechterhaltung von Rückzugsgebieten ...

... für Tiere und Pflanzen

Mit der Ausgleichmaßnahme „Seitengerinne Buch" wurde eine vormals landwirtschaftlich genutzte Fläche von 33.000 m² in einen Auwall mit Seitengerinne umgewandelt. Der Bereich umfasst einen dichten Gehölzstreifen zur Bundesstraße, ein zentrales Gerinne und verschieden ausgeführte Tümpel. Durch ein Rohr ist das Gerinne an seinem westlichen Ende mit dem Inn verbunden. Im Sommer kann diese Verbindung geschlossen werden. Der östliche Auslass zum Inn ist zur natürlichen Regulierung des Wasserstands permanent geöffnet.

Die Entwicklung aller Ausgleichsflächen wurde über einen Zeitraum von rd. zwei Jahren fotografisch dokumentiert. Fischzählungen und die Pflanzennachpflege laufen über einen Zeitraum von rd. drei Jahren.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Beispielhafte Umweltinitiativen

Umweltarbeit mit Kindern und Jugendlichen

Die Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für Umwelt- und Naturschutzthemen ist aus Sicht der ÖBB eine wertvolle und nachhaltige Investition. So wird unter anderem die Umweltarbeit von Schulen unterstützt. An Infoständen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG können Kinder und Jugendliche zudem Informationen über Naturschutzprojekte und das Jane-Goodall-Programm „Roots & Shoots" einholen. Dieses Programm der UN-Friedensbotschafterin Dr. Jane Goodall setzt nicht nur im Sozialbereich, sondern auch im Umwelt- und Naturschutzbereich wichtige Akzente.

„GEO-Tag der Artenvielfalt" 2006 in Tirol

Einmal im Jahr lädt das Magazin GEO zur Expedition in die heimische Natur. Es gilt, innerhalb von 24 Stunden möglichst viele verschiedene Pflanzen und Tiere zu entdecken und zu dokumentieren, um damit Bewusstsein für die heimische Artenvielfalt zu schaffen. Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zeigt ihre Verantwortung gegenüber der Natur unter anderem auch als Initiatorin von Begleitaktionen zum „GEO-Tag der Artenvielfalt", der 2006 im Kaisergebirge stattfand.

Umgang mit Naturgefahren

Im Geschäftsbereich INFRA.service ist das Team „Naturgefahrenmanagement und Tiefbau" angesiedelt. Es besteht vorwiegend aus Forst- und Bauingenieuren und hat die Aufgabe, Risiken für die Bahn durch Naturgefahren mit forstlichen, technischen und ingenieurbiologischen Maßnahmen zu vermeiden. In einem Gebirgsland wie Österreich mit seinen rd. 5.000 Wildbächen und etwa 3.700 bekannten Lawinenstrichen führen die Bahnlinien durch zahlreiche von Naturgefahren betroffene Gebiete. Um den hohen Sicherheitsansprüchen der Bahn gerecht zu werden, ist eine nachhaltige Betrachtungsweise des Ökosystems Wald als zu schützende Anlage notwendig. Ziel ist es, die Waldbestände vital und stabil zu erhalten und – wo diese nicht mehr vorhanden sind – wieder herzustellen.

Sicherung gegen Naturgefahren

Problemfeld illegale Müllablagerungen

Räumungsaktionen zur Beseitigung von Verunreinigungen

Die frei zugänglichen ÖBB-Flächen – insbesondere die großen Frachtbahnhöfe in Wien – werden regelmäßig für die illegale Ablagerung von Abfällen missbraucht. Um die Verunreinigung in Grenzen zu halten, müssen regelmäßige Räumungsaktionen durchgeführt werden. Bei der Sortierung der Abfälle wird die Identifizierung der Täter beispielsweise über die Fahrgestellnummer von Autowracks angestrebt. Gelingt dies, werden die Täter im Rahmen von Verwaltungsstrafverfahren bei der Bezirksverwaltungsbehörde zur Anzeige gebracht und die Entsorgungskosten zivilrechtlich eingeklagt.

Um illegalen Müllablagerungen koordiniert entgegenzuwirken, arbeiten die ÖBB in Wien intensiv mit der für Umweltschutz zuständigen Magistratsabteilung 22 zusammen. So sind etwa MitarbeiterInnen des Magistrats auch bei den Begehungsterminen der Frachtbahnhöfe vor Ort. Generell wird versucht, diese Problematik auch mit technischer Absicherung der Zugänge oder Videoüberwachung einzudämmen. Es gilt jedoch auch, die Pächter dafür zu sensibilisieren, da die illegalen Ablagerungen zum Teil unmittelbar neben den verpachteten Bestandsflächen stattfinden.

Sensibler Umgang mit kontaminierten Grundstücken

Entsprechend der Bestimmung des Altlastensanierungsgesetzes werden seit 1989 von den einzelnen Landesbehörden Altablagerungen und Altstandorte, für die der Verdacht einer erheblichen Umweltgefährdung aufgrund der früheren kommerziellen Nutzungsarten besteht, in den Verdachtsflächenkataster aufgenommen. Erst nach Durchführung einer Gefährdungsabschätzung seitens der Behörde werden jene Verdachtsflächen in den Altlastenatlas eingetragen, bei denen eine Gefährdung nachgewiesen werden konnte. Für eingetragene Altlast- bzw. Verdachtsflächen wird in den meisten Bundesländern ein Bauverbot ausgesprochen; zudem muss der Aushub auf dieser Fläche ausgestuft werden.

Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH hat gemeinsam mit Vertretern des Liegenschaftseigentümers, der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, eine Arbeitsgruppe gebildet, um die Verdachtsflächen sowie die ausgewiesenen Altlasten in einer Datenbank zu erfassen. Darauf aufbauend sollen unter Berücksichtigung der einzelnen Prioritätenklassifizierungen der Altlasten die Förderungsmöglichkeiten für Sanierungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen überprüft werden.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Lärmschutz

Erfassung der Bestandsstrecken in Schienenverkehrslärmkataster

Um die Bevölkerung an Bestandsstrecken vor Lärm zu schützen, wurde 1993 auf Initiative der ÖBB, des Bundes und der Bundesländer das „Programm Lärmschutz" initiiert. Es wurde ein umfassender Schienenverkehrslärmkataster erstellt, der alle bestehenden Strecken zum Zeitpunkt seiner Erstellung berücksichtigte. Strecken, für die Neu- und Ausbauarbeiten geplant waren, wurden ausgenommen, weil für diese Vorhaben ohnedies Lärmschutzmaßnahmen gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung vorzusehen sind.

Laut Schienenverkehrslärmkataster sind österreichweit etwa 312.000 Anrainer in 493 Gemeinden durch Lärmbelastung des Zugverkehrs beeinträchtigt. Von den 493 Gemeinden wurden für 225 Gemeinden bereits Planungsverträge im Sinne von Absichtserklärungen seitens der Bundesländer, Gemeinden und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zur Errichtung der jeweiligen Lärmschutzwand und der Förderung von Lärmschutzfenstern abgeschlossen. Für 161 Gemeinden wurden bereits Durchführungsverträge samt Finanzierungszusagen abgeschlossen und die Bauvorhaben zum Teil bereits realisiert. Die Finanzierung erfolgte gemeinsam durch die Bundesländer, Gemeinden und die ÖBB-Infrastruktur Bau AG.

Lärmschutzwände schützen ...

... Anrainer entlang der Bahnstrecken

Der ÖBB-Konzern setzt aus Gründen der Lebenszykluskosten sowie der architektonischen Gestaltungsmöglichkeiten in den letzten Jahren überwiegend Lärmschutzwände mit Lärmschutzkassetten aus Aluminium und Beton ein. Der Lärmpegel wird durch die Lärmschutzwände um bis zu 10 bis 12 dB(A) verringert. In den Jahren 2005 und 2006 wurden in Summe 58,3 Mio. EUR in Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken investiert. Unter anderem wurden 311.000 m² Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 102 km errichtet.

Park&Ride-Anlage in Neulengbach

Park&Ride-Anlagen

Die Verbesserung der Mobilitätskette für Bahnreisende und die Optimierung des Kundenkomforts sind zentrale Zielsetzungen des ÖBB-Konzerns. Von der verbesserten Anbindung des Individualverkehrs an den öffentlichen Verkehr gehen wichtige Impulse für den Personennahverkehr aus. Mit der Errichtung von 28.300 Pkw- und 1.069 Fahrradabstellplätzen leistete der ÖBB-Konzern einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der Park&Ride-Anlagen. Diese Anlagen stehen den ÖBB-Kunden großteils gebührenfrei zur Verfügung. Die Park&Ride-Anlagen werden nach Möglichkeit so angelegt, dass ihre Benutzung einfach und sicher erfolgen kann. Zukünftig werden die wichtigsten Anlagen auch mit Auslastungsanzeigen ausgerüstet.

Umweltsicherheit

Umweltsichere Betriebsführung

Auf dem Schienennetz der ÖBB wurden im Geschäftsjahr 2006 rd. 93 Millionen Tonnen Güter befördert, davon rd. 10% Gefahrengüter. 4.400 BetriebsmitarbeiterInnen, hauptsächlich FahrdienstleiterInnen und Stellwerker überprüfen täglich die Fahrt von rd. 7.500 Zügen.

Beförderung von Gefahrgut

Im Geschäftsfeld Gefahrguttransporte wurden im Geschäftsjahr 2006 zahlreiche Aktivitäten zur Unfallvermeidung gesetzt. Beispielsweise wurde eine „Gefahrgut-Faltkarte" als Information für die MitarbeiterInnen erstellt. Mehr als 200 MitarbeiterInnen wurden von ExpertInnen geschult, begleitend dazu wurde die Einhaltung der entsprechenden Regelungen laufend überwacht. Wichtige Erkenntnisse werden auch aus der sorgfältigen Nachbetrachtung von Gefahrgutvorfällen gewonnen, aus denen Optimierungsmaßnahmen abgeleitet werden.

Sicherheitsmanagementsystem

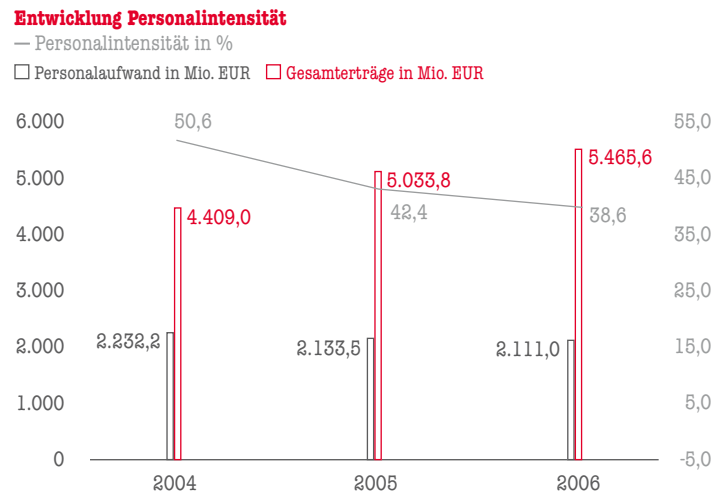
Zur Absicherung und Vereinheitlichung der Sicherheitsstandards der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Europäische Union die Einführung von Sicherheitsmanagementsystemen verpflichtend vorgeschrieben. Diese haben neben einer strukturierten Darstellung der jeweiligen Prozessketten auch Ansätze für deren kontinuierliche Verbesserung abzubilden. Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG begann 2006 mit der Implementierung eines Sicherheitsmanagementsystems. Begleitet wird dieser Schritt von einer massiven Sicherheitsoffensive, die den Verantwortlichen auch als Werkzeug zur nachhaltigen Steuerung der Sicherheitsleistung dient. Organisiert werden diese Prozesse von der Stabsstelle „Betriebsleitung", die als nächsten Schritt bereits die Zertifizierung des Managementsystems plant.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Steigerung der Profitabilität und Investitionsoffensive

Der ÖBB-Konzern konnte im Geschäftsjahr 2006 die Gesamterträge um 9% auf 5.465,6 Mio. EUR steigern. Bei einem Rückgang des durchschnittlichen Personalstands um 6,5% auf 44.377 MitarbeiterInnen verbesserte sich die Produktivität um rd. 16% auf 123 TEUR Gesamtertrag pro MitarbeiterIn. Der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen verringerte sich von 42,4% auf 38,6%. Begleitet von weiteren Kostenoptimierungsprogrammen bildet diese Effizienzsteigerung einen wichtigen Beitrag zur Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Gesamtunternehmens.

Sinkende Personalintensität



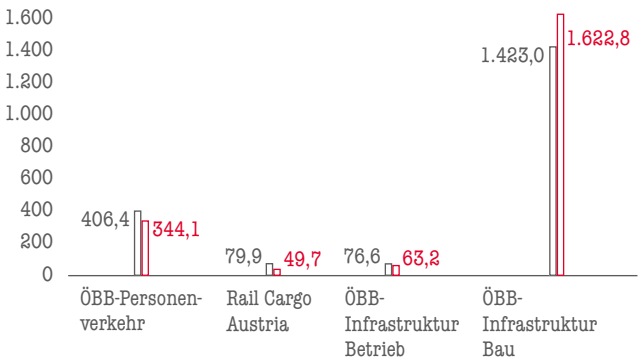
Kundenorientierung hat Vorrang

In der breit angelegten Forschungs- und Entwicklungsarbeit fokussiert der ÖBB-Konzern marktnahe Entwicklungen, die eine Verbesserung der Kundenorientierung und operative Effizienzsteigerungen ermöglichen.

Investitionen in Qualitäts- und Kapazitätssteigerungen

Um sich unter den Top-Bahnen Europas zu etablieren, investieren die ÖBB bis 2010 rd. 10 Mrd. EUR. Die Infrastrukturanlagen werden nach nachvollziehbaren, klar festgesetzten Prioritäten erweitert bzw. erneuert, und in den vier Teilkonzernen wird ein ausgewogenes Modernisierungs- und Innovationsprogramm forciert. Parallel zu dieser Qualitätsoffensive werden weitere Effizienz- und Produktivitätssteigerungen realisiert.

Übersicht der Investitionen nach Teilkonzernen (in Mio. EUR) ☐ 2005 ☐ 2006



Straßenzulauf zur ROLA optimiert

Beim Lkw-Bahntransport auf der Rollenden Landstraße ist Effizienz entscheidend. Ein neues, eigens für die ROLA-Terminals entwickeltes Informationsportal gibt über die freie Kapazität der Lkw-Parkplätze bei den Terminals Auskunft. Über Laser- und Videosensoren werden die Zu- und Abfahrten beim Terminal-Parkplatz erfasst.

Routenplaner „Scotty“

Gemeinsam mit Hitradio Ö3 entwickelte die ÖBB-Personenverkehr AG den Routenplaner „Scotty“ für den gesamten öffentlichen Verkehr in Österreich. Er zeigt die gesamte Reiseroute von Tür zu Tür an und ergänzt die Fahrplanauskunft auf www.oebb.at um wertvolle Anwendungsmöglichkeiten.

Hochwasserwarnsystem für Eisenbahnstrecken

Einen wichtigen Bestandteil der F&E-Strategie bilden Projekte zur Verbesserung der Betriebssicherheit. Zum Beispiel die Entwicklung eines Hochwasserwarnsystems, das die Einfahrt von Zügen in überschwemmte Streckenabschnitte verhindern soll.

Virtueller Einsatzort – Infrastruktur

Durch automatisierte 3-D-Modellbildungen können exakte Abbildungen von z.B. Schienenanlagen, Autobahnen, Wasserstraßen, Leitungen, Brücken oder Gebäuden erstellt werden. So können sicherheitsrelevante Informationen zentral generiert und im Krisenfall rasch Maßnahmen eingeleitet werden.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Ökonomie

Wirtschaftliche Entwicklung des ÖBB-Konzerns

Ertragskennzahlen ÖBB-Konzern

	2006	2005	Δ in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	4.538,9	4.207,7	8
Gesamterträge in Mio. EUR	5.465,6	5.033,8	9
Betriebserfolg (EBIT) in Mio. EUR	314,3	225,7	39
Finanzerfolg in Mio. EUR	-282,0	-212,7	-33
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. EUR	32,3	13,0	148
Jahresüberschuss in Mio. EUR	6,2	12,3	-50
Bilanzgewinn in Mio. EUR	17,0	12,6	35
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	123	106	16
EBIT-Marge (Betriebserfolg/Gesamterträge) in %	5,8	4,5	29
Eigenkapitalrentabilität (EGT/Eigenmittel, inkl. Kostenbeiträge von Dritten) in %	0,35	0,14	150

Bilanzkennzahlen ÖBB-Konzern

	2006	2005	Δ in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	21.094,8	19.719,5	7
Eigenkapital in Mio. EUR	3.176,6	3.171,8	0
Finanzverbindlichkeiten in Mio. EUR	7.827,9	6.461,0	21
Eigenkapitalquote [(Eigenkapital + Kostenbeiträge von Dritten + unversteuerte Rücklagen)/Gesamtkapital] in %	43	47	-9
Eigenkapitalquote (ohne Kostenbeiträge von Dritten) in %	15	16	-6
Investitionen (Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten) in Mio. EUR	2.049,2	2.001,7	2

Umsatz- und Produktivitätssteigerung

Der ÖBB-Konzern konnte im Geschäftsjahr 2006 die Umsatzerlöse um 8% auf 4.538,9 Mio. EUR steigern. Davon entfallen 49% (13% Personenverkehr, 36% Güterverkehr) oder 2.199,0 Mio. EUR auf direkte Absatzleistungen mit dem Markt. Im Vorjahr betrug der Anteil der direkten Marktleistungen 46% (13% Personenverkehr, 33% Güterverkehr) oder 1.955,5 Mio. EUR. Der isolierte Vergleich der Umsatzerlöse aus direkten Marktleistungen weist somit einen Anstieg von 12% aus. Die staatliche Leistungsabgeltung für Betrieb, Wartung, Inspektion und Instandsetzung der Schieneninfrastruktur blieb mit 1.006,0 Mio. EUR exakt auf dem Niveau des Vorjahrs. Diese Zahlungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (BBG) machen 22% (Vj: 24%) der Konzernumsatzerlöse aus. Auf die Umsatzerlöse aus der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufträge entfallen 860,5 Mio. EUR oder 19% der Konzernumsatzerlöse (Vj: 19% oder rd. 816,6 Mio. EUR). Bedingt durch den Umsatzanstieg und den Rückgang des durchschnittlichen Personalstands von 47.487 auf 44.377 MitarbeiterInnen verbesserte sich die Produktivität (Gesamterträge pro MitarbeiterIn) um rd. 16% auf rd. 123 TEUR.

Ökonomische Ziele

- Umsetzung von Programmen zur nachhaltigen Produktivitätssteigerung
- Fortsetzung der erfolgreichen Expansion unter Berücksichtigung von Kostenwahrheit, Finanzierbarkeit und Nutzen
- Profitables Wachstum durch Halten der Marktanteile im Heimmarkt und in Westeuropa und den konsequenten Ausbau der Marktanteile in Zentraleuropa
- Verstärkte Nutzung der Synergien von Schiene und Bus für eine optimale Gesamtmobilität
- Etablierung eines nachhaltigen Customer-Relationship-Management
- Einsatz von Fahrgastinformationssystemen (Telematik) und nachhaltige Kunden- und Dienstleistungsorientierung mit Fahrplan, Information und Service entlang der gesamten Mobilitätskette
- Verbesserung der Interoperabilität, Verfahrensbeschleunigung und Standardisierung
- Modernisierung der 20 frequenzstärksten Bahnhöfe Österreichs bis 2015
- Generierung von 1,5 Millionen Stammkunden via VORTEILScard

Verbesserte Ertragslage

Der ÖBB-Konzern konnte 2006 eine Steigerung des EBIT um 39% auf rd. 314,3 Mio. EUR erzielen. Damit einhergehend verbesserte sich die EBIT-Marge von 4,5% im Vorjahr auf 5,8%. Trotz eines Anstiegs des negativen Finanzergebnisses um 69,3 Mio. EUR auf 282,0 Mio. EUR weist das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ein Plus von 148% auf 32,3 Mio. EUR aus. Die Personalaufwendungen konnten im Vergleich zum Vorjahr um nahezu 1% auf 2.111,0 Mio. EUR reduziert werden, bilden aber unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Aufwand pro MitarbeiterIn beläuft sich auf rd. 47 TEUR. Die Personalintensität – sie misst den Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – sank im Vergleich zum Vorjahr von 42,4% auf 38,6%. Bei den Materialaufwendungen wurde ein Anstieg von 13% auf rd. 457,2 Mio. EUR verzeichnet. Die zweitgrößte Aufwandskategorie bilden mit 1.486,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.203,1 Mio. EUR) die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Darin sind vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeug-

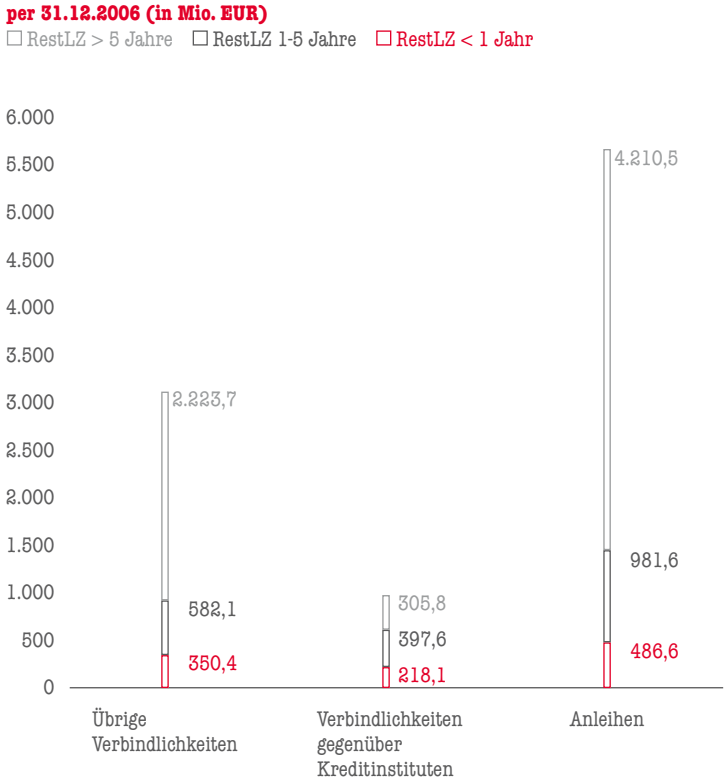
Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

mieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen enthalten. In Summe stieg der Anteil für Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen im Geschäftsjahr 2006 von 32% auf nahezu 36%. Die Abschreibungsaufwendungen nahmen um rd. 32,6 Mio. EUR auf rd. 594,7 Mio. EUR zu.

Vermögens- und Finanzlage

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Anlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um nahezu 7% auf 21.094,8 Mio. EUR. Finanziert wurden diese Investitionen vorwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital. Mit den von Dritten empfangenen Kostenbeiträgen für Investitionen, die unter dem Anlagevermögen aktiviert werden, weist der ÖBB-Konzern per 31. Dezember 2006 eine Eigenkapitalquote von 43% (Vj: 47%) auf. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die Begebung von Anleihen zurückzuführen: Im Oktober 2006 wurde von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Anleihe im Rahmen eines EMTN-Programms mit einer Gesamtsumme von rd. 1.550 Mio. EUR begeben, wodurch sie per Jahresende 2006 Anleihen in Höhe von rd. 5.478,7 (Vj: rd. 4.069,7 Mio. EUR) bilanziert; die ÖBB-Personenverkehr AG weist Anleihen in Höhe von rd. 200,0 Mio. EUR aus (Vj: rd. 200,0 Mio. EUR).

Zusammensetzung und Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten per 31.12.2006 (in Mio. EUR)



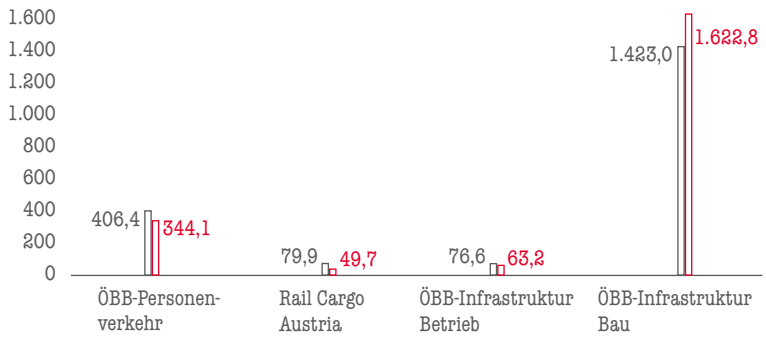
Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von rollendem Material) summiert. Per Jahresende 2006 belaufen sich die Finanzverbindlichkeiten auf 7.827,9 Mio. EUR, um 21% mehr als zum Bilanzstichtag des Vorjahrs.

Investitionen für Qualitäts- und Kapazitätssteigerung

Infrastrukturausbau bildet mit 1.622,8 Mio. EUR Investitionsschwerpunkt

Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und in das Sachanlagevermögen in Höhe von 2.049,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.001,7 Mio. EUR). Das Hauptvolumen dieser Investitionen entfällt mit 1.622,8 Mio. EUR auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau. Er folgte in seiner Investitionstätigkeit dem gültigen Rahmenplan vom Februar 2005 und setzte 2006 folgende Schwerpunkte: viergleisiger Ausbau der Westbahn (Abschnitt Wien – Wels) und des Unterinntals, Verbindung der West-, Süd- und Donau-

Übersicht der Investitionen in das Sachanlagenvermögen nach Teilkonzernen (in Mio. EUR) ☐ 2005 ☐ 2006



ländebahn und schrittweiser Ausbau des Südkorridors, Ausbau der Tunnelsicherheit und Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen, Errichtung von Park&Ride-Anlagen, zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen, Fortsetzung der Bahnhofsoffensive, Ausbau der Kraftwerksanlagen, Maßnahmen zur Verdichtung des GSM-Netzes, Sanierungsmaßnahmen nach den Hochwasserschäden an der Nordbahn und den Ybbstalbahnen sowie umfassende Reinvestitionen.

Laufende Erneuerung des Fuhrparks im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Im Fokus der Investitionstätigkeit des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr lag hauptsächlich die Erneuerung des Fuhrparks. Für den Nahverkehr wurden 2006 neue Fahrzeuge mit einem Anschaffungswert von rd. 141,1 Mio. EUR getätigt (Gesamtinvestitionssumme der Fahrzeugreihe Talent über mehrere Jahre rd. 641,7 Mio. EUR). Im Bereich Fernverkehr sind für den railjet Investitionen in der Höhe von rd. 243,5 Mio. EUR geplant – 2006 erfolgte eine Anzahlung in der Höhe von rd. 73,1 Mio. EUR. Durch 23 neue railjet-Züge mit je sieben Wagen in modernstem Design und einem völlig neuen Servicekonzept wollen die ÖBB ab 2008 neue Standards im Fernverkehr setzen.

Kapazitätserweiterungen im Teilkonzern Rail Cargo Austria

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria investierte im Berichtsjahr neben Projekten rund um die Informationstechnologie schwerpunktmäßig in das rollende Material (z.B. Güterwägen, Logistikstandorte und in die Erneuerung und Verbesserung der IT-Systeme). Unter den allgemeinen Projekten sind insbesondere die Investitionen in Flurfördermittel (z.B. Hubstapler etc.), die Umbaumaßnahmen im Logistikcenter Wien-Nordwest und die Schließung des Logistikcenters Wien-Matzleinsdorf aufgrund des Infrastrukturprojekts Hauptbahnhof Wien hervorzuheben. Um den steigenden Kundenbedürfnissen und Qualitätsanforderungen im Bereich Transportmanagement Rechnung zu tragen, wurde in leistungsstarkes und innovatives Wagenmaterial (z.B. 100 Containertragwagen, 150 Rohholzwagen) sowie in Reaktivierungs- und Upgradingmaßnahmen (z.B. Kurzkupplung zu 50 Schüttgutwagen, Umbau zu 50 Großvolumswagen für den Automotive-Sektor) investiert.

Fortsetzung der Qualitätsoffensive im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb

Im Geschäftsjahr 2006 legte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb seinen Investitionsschwerpunkt auf die Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen. Insgesamt wurden Vorhaben mit einem Volumen von mehr als rd. 10,0 Mio. EUR umgesetzt. Neben der Beschaffung und Installation von Videoüberwachungsanlagen in 33 Verkehrsstationen, der Implementierung eines statischen Wegeleitsystems in 70 Verkehrsstationen und der Errichtung von InfoPoints in Innsbruck und Salzburg wurde eine Vielzahl kleinerer Investitionsmaßnahmen in diesem Rahmen durchgeführt.

Eine ausführliche Beschreibung aller wirtschaftlichen Indikatoren finden Sie im Geschäftsbericht 2006.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Nachhaltige Managementsysteme

Risikomanagement-System

Installation eines konzernweiten Risikomanagement-Systems

Bereits im Geschäftsjahr 2003 erfolgte die Identifizierung der unterschiedlichen Risiken des ÖBB-Konzerns mit Unterstützung eines spezialisierten externen Beratungsunternehmens. Aufbauend auf dem daraus abgeleiteten Risikokatalog und dessen Analyse wurde in den Geschäftsjahren 2004 und 2005 ein konzernweites Risikomanagement-System installiert, das von der ÖBB-Holding AG koordiniert wird. Dieses System umfasst neben der Identifikation und Bewertung vor allem die laufende Beobachtung und das Management von Risiken.

Weitere Optimierungsmaßnahmen geplant

Für das Geschäftsjahr 2007 ist eine umfassende Evaluierung aller Risikomanagement-Prozesse geplant. Die dafür gebildete Projektgruppe ist unter anderem auch für die Neuorganisation des konzernweiten Risiko-Reporting-Systems verantwortlich. In Summe soll das bestehende Risikomanagement-System ausgebaut werden, um auf Basis der Planungs- und Controlling-Prozesse – und unterstützt durch interne Richtlinien und Berichte – eine fundierte und frühzeitige Risikoerkennung und -steuerung sicher zu stellen. Zudem ist vorgesehen, dass in regelmäßigen Abständen Berichte der jeweiligen Konzerngesellschaften in einen umfassenden Risikobericht des ÖBB-Konzerns münden, der vom Corporate Risk Management konsolidiert wird. Dieser Risikobericht soll alle Schlüsselrisiken enthalten. Diese werden bewertet, nach Priorität gereiht und direkt mit dem Vorstand der ÖBB-Holding AG analysiert. Entsprechend den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex ist im Zuge der jährlichen Abschlussprüfung eine Einschätzung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagement-Systems durch externe Wirtschaftsprüfer vorgesehen. Für den ÖBB-Konzern wird dies erstmals per Jahresende 2007 erfolgen.

Spezifische Risikoklassen

Identifizierung der wichtigsten Risikoklassen

Das größte Risikopotenzial liegt aufgrund der hohen Investitionsvolumina im Infrastrukturbereich sowie – bedingt durch die zunehmende Wettbewerbsintensität – bei projekt- und marktbezogenen Faktoren. Zusammengefasst wurden nachstehende Risikoklassen identifiziert:

- Markt- und Wettbewerbsrisiken im Personenverkehr
- Betriebsrisiken
- Rechtliche Risiken im Güterverkehr
- Risikomanagement Stromhandel
- Informationstechnologie und deren Risiken
- Abhängigkeit von Strom- und Energiemärkten
- Rechtliches Risiko als Eigentümerin der heimischen Schieneninfrastruktur
- Altlasten

Das Management der einzelnen Risiken, die ausführlich im Geschäftsbericht 2006 abgebildet wurden, erfolgt im Rahmen der operativen Tätigkeit der ÖBB-Teilkonzerne.

Gesellschaftspolitische und gesamtwirtschaftliche Verantwortung für Österreich

Ing. Mag. Rudolf Fischer
Generaldirektor-Stellvertreter,
Telekom Austria Gruppe, und Mitglied des
Aufsichtsrates der ÖBB-Holding AG
bis 29. Mai 2007

Nachhaltiges Handeln und Denken bestimmen mehr und mehr über den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg und die gesellschaftliche Anerkennung eines Unternehmens. Die ÖBB haben – ähnlich wie die Telekom Austria – mit ihrem langfristig orientierten volkswirtschaftlichen Grundversorgungsauftrag auch eine besondere gesellschaftspolitische Verantwortung für Österreich. Angesichts der Tatsache, dass sich die CO_2-Emissionen im Verkehrssektor laut Umweltbundesamt seit 1990 beinahe verdoppelt haben, besteht für die ÖBB mehr denn je die Chance, sich noch mehr als bisher als serviceorientierte, attraktive Alternative mit nachhaltigem Charakter zu positionieren.

Konzernrevision

Prüfpflicht für alle Gesellschaften mit ÖBB-Anteil über 50%

Laut Konzernrichtlinie bilden die Hauptaufgaben der Konzernrevision die Prüfung und Beurteilung von Prozessen und Systemen des Risikomanagements, interne Kontrollen und alle mit Corporate Governance zusammenhängenden Fragestellungen. Die ÖBB-Konzernrevision ist dem Vorstand der ÖBB-Holding AG unterstellt, der auch die diesbezügliche Kommunikation mit dem Aufsichtsrat übernimmt. Der Vorstand selbst wird vom Leiter der Konzernrevision regelmäßig durch Tätigkeitsberichte informiert. Der Prüfpflicht durch die Konzernrevision unterliegen alle Konzerngesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar einen Anteil von mindestens 50% hält, sowie deren Organisationseinheiten, Geschäftsbereiche und Projekte. Die Konzernrevision erstellt einen Prüfplan, der einem risikoorientierten Ansatz und strategischen Aspekten folgt und Themenvorschläge wesentlicher Konzerngesellschaften berücksichtigt. Ein Revisionshandbuch liefert detaillierte Vorgaben zur Ausübung, Funktion und Vorgehensweise der Konzernrevision.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Effiziente und nachhaltige Unternehmenssteuerung

Der ÖBB-Konzern ist in allen Unternehmenseinheiten bemüht, die Effizienz und Produktivität zu steigern, um die Marktfähigkeit und einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz sicherzustellen. Zu diesem Zweck sind konzernweit moderne Instrumente der Unternehmensführung installiert – exemplarisch werden nachstehend zwei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG vorgestellt.

Dank eines elektronischen „Dataroom", durch den EDV-gestützt Kennzahlen generiert werden, kann der etwaigen Fehlentwicklung von Schlüsselkennzahlen rasch entgegengewirkt werden. Der Dataroom erfasst die Bereiche Finanzen (EGT, Eigenkapitalquote, Nutzungsentgelte), Personal (Aufwand, Überstunden, Krankenstand), Effizienz/Effektivität (Gleiskilometererlöse, Aufwandsdeckung) sowie Sicherheit und Qualität (Sicherheitsleistungen, Pünktlichkeit etc.). Die Unternehmenskennzahlen können nach Kategorien oder geografisch dargestellt werden und bieten raschen Überblick über die ökonomische Lage des Teilkonzerns.

Im Oktober 2006 wurde bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zunächst ein flächendeckendes, webbasiertes Content-Management-System (CMS) eingeführt, bevor zu Jahresbeginn das Pilotprojekt Dokumenten-Management-Service (DMS) startete. Basisprojekt für beide Anwendungen ist das so genannte Enterprise Content Management (ECM), das relevante Dokumente für mehrere berechtigte Nutzer zugänglich machen und die jeweiligen Arbeitsschritte dokumentieren und archivieren soll. Eine einheitliche Arbeitsoberfläche bietet Unterstützung bei Arbeitsschritten im Dokumentendurchlauf sowie eine optimale Suchfunktion. Das Programm hat außerdem alle Voraussetzungen für die Dokumentenlenkung und Managementkommunikation im Rahmen von Zertifizierungsprozessen. Darüber hinaus verwendet der Finanzbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ein spezielles Dokumenten-Management-Service für Rechnungen mit Bestellbezug.

Optimaler Modal Split verlangt echte Kostenwahrheit

Mag. Brigitte Ederer
Generaldirektorin der Siemens AG Österreich

Die ÖBB beschreiten heute einen prägnanten und couragierten Modernisierungskurs. Notwendige Investitionen in die Infrastruktur ermöglichen erst einen sinnvollen Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger und sind damit auch ein wichtiger Beitrag zu Nachhaltigkeit und ökologischer Bedachtnahme. Denn nur wenn der öffentliche Verkehr an Attraktivität gewinnt und wenn sich langsam echte Kostenwahrheit zwischen den diversen Verkehrssystemen durchsetzt, kann ein optimaler Modal Split erreicht werden. Künftige Generationen werden von diesen Weichenstellungen profitieren.

Forschungs- und Innovationsmanagement

Organisation und Schwerpunktsetzungen 2006

Koordinierung durch Konzernplattform

Zur effizienten Koordinierung aller Forschungs-, Entwicklungs- und Telematik-Agenden ist im ÖBB-Konzern seit dem Geschäftsjahr 2005 eine Plattform eingerichtet, die im direkten Verantwortungsbereich der ÖBB-Holding AG liegt.

Die Forschungs- und Entwicklungstätigkeit unterstützt die Konzernstrategie und folgt einem Zielkatalog, der die Schwerpunkte bis 2010 definiert. Die Konzernplattform dient zur Diskussion und Abstimmung der einzelnen Vorhaben und informiert die Verantwortlichen der einzelnen Konzernunternehmen über anlaufende nationale und europäische Forschungsausschreibungen. Der Großteil der Forschungs- und Entwicklungsprojekte des ÖBB-Konzerns ist anwendungsorientiert; viele Projekte erfolgen in enger Kooperation mit der Wissenschaft, Industrieunternehmen, aber auch mit Klein- und Mittelbetrieben.

EWAS (Elektronisches Waggon-Alarmierungssystem)

Zur Koordination der auf nationaler wie auch auf EU-Ebene wichtigen Forschungsausschreibungen im Sicherheitsbereich wurde im Geschäftsjahr 2006 im ÖBB-Konzern eine Plattform für Sicherheitsforschung eingerichtet. Parallel dazu wurde mit den wichtigsten österreichischen Infrastrukturanbietern ein Kooperationsprojekt zum Know-how-Austausch und zur Erarbeitung von gemeinsamen Lösungen für Sicherheitsfragen initiiert. Per Jahresende 2006 wurde insgesamt an 57 F&E-Projekten gearbeitet, wofür konzernweit rd. 18,7 Mio. EUR aufgewendet wurden. Durch die Teilnahme an nationalen und europäischen Forschungsausschreibungen konnte dieser Aufwand zu rd. 24% über Förderungen abgedeckt werden. Alle konzernweiten F&E-Projekte werden von der ÖBB-Holding AG in einer Datenbank erfasst und über ein Portfoliomanagement begleitet.

Vier Nominierungen zum Staatspreis

Diese F&E-Leistungen der ÖBB finden über den Konzern hinaus breite Anerkennung. Für den 2006 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erstmals vergebenen Staatspreis für Telematik wurde der ÖBB-Konzern mit folgenden vier Projekten nominiert:

- Checkpoint – Automatische Zustandsdatenerfassung von Zügen
- EWAS – Elektronisches Waggon-Alarmierungssystem
- ROLOP – Straßen-Zulaufoptimierung zu den österreichischen Terminals der Rollenden Landstraße
- RONCALLI telematics – Positionsabhängige und dynamische Echtzeit-Verkehrssicherheitsinformation sowie Marktplatz für multimodale Verkehrstelematikinformation

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Ausgewählte F&E-Schwerpunkte des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Fahrgastinformationssysteme

Laufende Verbesserung der Informations- und Anschlusssysteme

Zur Optimierung der laufenden Fahrzeugbaureihen setzt der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr eine Reihe von Aktivitäten. Im Geschäftsjahr 2006 wurde beispielsweise die automatische Fahrgastzählanlage für die Baureihe Talent getestet und die Baureihe Desiro um komplexe Hardware-Systeme aufgerüstet. Für die Baureihe railjet wurde eine elektronische Sitzplatzreservierungsanzeige konzipiert. Im Rahmen des Projekts LiNK wurde eine technische Machbarkeitsstudie zur Erstellung eines intermodalen Anschlusssicherungssystems und des Informationstransfers zum Kunden durchgeführt.

Um die Qualität der Echtzeitinformationen für die elektronische Fahrplanauskunft zu verbessern und die reibungslose Integration von externen Anschlussdaten zu sichern, wurde 2006 eine technische Machbarkeitsstudie durchgeführt. Ab 2007 soll das daraus abgeleitete Konzept schrittweise umgesetzt werden.

Routenplaner „Scotty"

Deutliche Erweiterung der Fahrplanauskunft

Mit „Scotty" entwickelte die ÖBB-Personenverkehr AG einen Routenplaner für den gesamten öffentlichen Verkehr in Österreich. Scotty berechnet die optimale Strecke von Tür zu Tür mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich inklusive Fußwege. Der Routenplaner ist eine Erweiterung der Fahrplanauskunft auf www.oebb.at und ergänzt diese um Anwendungen wie eine erweiterte Suchfunktion, dynamisch generierte Karten, Fußwege-Planung und Ausdruckmöglichkeiten. „Scotty" kennt die Fahrpläne aller öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich, die Fahrpläne der Wiener Linien ebenso wie etwa die der Innsbrucker Verkehrsbetriebe. Er kennt auch die Fahrpläne privater Busunternehmer sowie sämtliche 35.000 Bahn- und Postbushaltestellen Österreichs. Weiters sind in der Fahrplanauskunft auch die europäischen Bahnverkehrsnetze zu finden.

Fleet Monitoring System – Pilotprojekt

Ziel dieses Pilotprojekts ist die Vereinfachung der technischen Überprüfung von Fahrzeugkomponenten und die Übertragung der gewonnenen Messdaten in das Produktions- und Instandhaltungssystem. Zunächst wurde das Ausmaß der abzufragenden Daten und die effizientesten Datenschnittstellen erhoben.

Triebfahrzeugerfassung (TERF)

Mit innovativen Telematikanwendungen, die von einer Datenschnittstelle am Triebfahrzeug unterstützt werden, soll TERF künftig die Einsatzplanung und Wartung von Triebfahrzeugen deutlich effizienter machen durch: Zeitstempel bei Aus- und Einfahrten von Stützpunkten, elektronischer Buchfahrplan, Erfassung des Energiestatus von Triebfahrzeugen in Stützpunkten, Stördatenübermittlung von Triebfahrzeugen, Laufleistungserfassung.

Ausgewählte F&E-Schwerpunkte des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Die Forschungs- und Entwicklungsarbeit des Teilkonzerns konzentriert sich vor allem auf die Optimierung der Schienentransporte und die effiziente Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene – zum Beispiel mit folgenden Projekten:

Kombi-Verkehr Monitoring Services

Optimierung des Güterflusses

Mit Kombi-Verkehr Monitoring Services strebt die Rail Cargo Austria die Reduktion der Auswirkungen von externen Einflüssen auf Gütertransporte an. Zu diesen Einflüssen im Fahrbetrieb zählen z.B. Stöße, Temperatur, Feuchtigkeit oder Neigungen, aber auch Einbrüche in Güterwaggons oder Zugverspätungen. Im ersten Modul des Projekts, der Multisensor-Telematik-Unit, wird ein komplexes GPS-Sensorsystem zur Erfassung und Auswertung dieser Indikatoren in einer Sensorbox entwickelt und erprobt. Diese Messdaten aus den Containern werden an das zweite Projektmodul, den zentralen Internetleitstand weitergeleitet. Der Leitstand soll Veränderungen bei den Indikatoren erkennen und bei Überschreitung von Kennwerten die Container-Inhaber informieren. Die Kunden erfahren so rechtzeitig im Voraus von Veränderungen und können ihre Logistik entsprechend anpassen. Das dritte Modul des Projekts soll die effiziente und möglichst sparsame Energieversorgung des Sensorsystems sicherstellen.

ÖBB sind größter Mobilitätsdienstleister Österreichs

Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer der Bundessparte
Transport & Verkehr,
Wirtschaftskammer Österreich

Verkehr ist der Blutkreislauf der Wirtschaft, er sichert die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen, garantiert qualitativ hochwertige Arbeitsplätze und schafft damit Einkommen, Wohlstand und Stabilität. Der ÖBB-Konzern als größter Anbieter von Personen- und Güterverkehrsdienstleistungen in Österreich leistet einen maßgeblichen Beitrag dazu. Bei der Sicherstellung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität wird den ÖBB in Hinkunft noch mehr Bedeutung zukommen.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Railenergy

Ziel: Energieverbrauch um 6% reduzieren

Mit der Beteiligung an einem Projekt aus dem 6. Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Kommission widmet sich der Teilkonzern Rail Cargo Austria der Erstellung neuer Konzepte und integrierter Lösungsansätze zur Steigerung der Energieeffizienz im Eisenbahnbereich. Projektziel ist eine Reduktion des Energieverbrauchs um 6%.

Straßen-Zulaufoptimierung zu den österreichischen ROLA-Terminals

Beim Lkw-Bahntransport auf der Rollenden Landstraße ist Effizienz entscheidend. Um den Zulauf zur ROLA weiter zu optimieren, wurde im Rahmen dieses Projekts für die Benutzer der Rollenden Landstraße (ROLA) ein Informationsportal über die jeweilige freie Kapazität der Lkw-Parkplätze bei den ROLA-Terminals entwickelt. Über Laser- und Videosensoren werden die Zu- und Abfahrten beim Terminal-Parkplatz erfasst. Mittels automatisierter Abfrage erhalten die Kunden Auskunft über die Kapazitätslage.

Elektronisches Waggon-Alarmierungs-System

Überwachung von Transportgütern inkl. Mobilfunkmeldung

Ziel dieses Entwicklungsprojekts ist die bestmögliche und lückenlose Überwachung von Transportgütern. Zu den Hauptkomponenten des Systems zählen die Ausstattung der Waggons (Sensoren zur Überwachung der Öffnungen, GPS-Positionsmeldung und Einrichtungen zur Datenübertragung) sowie ein Leitstand zur Überwachung der Transportabläufe. Die Waggonausstattung registriert jede Öffnung des Ladebehälters mit Orts- und Zeitangabe und meldet diese Öffnungen via Mobilfunk-Verbindung an den Leitstand.

Innovativer Umschlag-Terminal (IUT)

Kern dieses Innovationsprojekts war die Entwicklung eines zwei- bis dreigeschossigen Hochregallagers für Container und Wechselaufbauten, eines Regalförderzeugs und eines Regalbedienungsgeräts, das die gängigen, bis zu 45 Tonnen schweren Transportgefäße einzeln verstaut, sortiert und bereitstellt. Je nach Standortbedarf kann der Terminal auf bis zu 700 Meter Länge und drei Ebenen im Modulsystem dimensioniert werden. Im Gegensatz zu konventionellen Umschlagterminals arbeitet IUT die einzelnen Umschlagsschritte (Hub, Vorpositionierung, Lagerung) einzeln und unabhängig voneinander ab, womit ein wesentlich effizienterer Betrieb und die Einsparung von rd. 40% der Terminalfläche möglich werden.

Ausgewählte F&E-Schwerpunkte des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Betrieb

Mobile Sicherheitsinspektionen

Eisenbahnkreuzungen müssen regelmäßig auf ihre Sicherheit überprüft werden. Die Ergebnisse der Sicherheitsinspektionen von Eisenbahnkreuzungen werden vor Ort mit mobilen Endgeräten erfasst, elektronisch protokolliert und digital verwaltet (Vollzugsmeldungen, Maßnahmen). Das System ist modular aufgebaut, sodass es in weiterer Folge auch für die Inspektionstätigkeiten anderer Eisenbahnanlagen (z.B. Brücken, Durchlässe, Bahnsteige, Tunnel, Lehnen) verwendet werden kann. Nach ersten Testversuchen wurde die Erprobung des Systems bis Ende Mai 2007 abgeschlossen. Das bringt einerseits Kosteneinsparungen und erhöht die Sicherheit durch raschere Mängelbehebung.

Modularer Aufbau erweitert Einsatzradius

Hochwasserwarnsystem für Eisenbahnstrecken

Ziel dieses Projekts, das im November 2006 erfolgreich abgeschlossen wurde, war die Entwicklung eines Warnsystems, um die Einfahrt von Zügen in bereits überschwemmte Streckenabschnitte zu verhindern. Eine Hochwasser-Risikomatrix inklusive Maßnahmenkatalog wurde erstellt.

Ausbau des umweltverträglichen Verkehrsträgers Schiene

Mag. Markus Beyrer
Generalsekretär der
Österreichischen Industriellenvereinigung

Bei der Unternehmensführung in Zeiten der Globalisierung geht es um Leistung und Solidarität, um Wachstum und Nachhaltigkeit. Die Industriellenvereinigung hat sich stets für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt und wird dies angesichts des dringenden Bedarfs im Bereich des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene auch weiterhin tun. Parallel zu den langfristigen Ausbauinvestitionsprogrammen sind auch kurzfristige und rasch umsetzbare Lösungsvorschläge zur besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur notwendig. Neben der Effizienzsteigerung der Finanzierungs-, Betriebs- und Errichtungsgesellschaften von Verkehrsinfrastruktur sind auch nachhaltige Finanzierungskonzepte – Stichwort PPP – erforderlich. Dieser Herausforderung werden sich auch die ÖBB in den nächsten Jahren stellen müssen.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Betriebssicherheit bei Hochwasser

Die Integration des Warnsystems in die zentrale Störungsmeldungsanlage, die rund um die Uhr betreut wird, erfolgt 2007. Aufbauend auf den Projektergebnissen wurde das Projekt „Betriebssicherheit bei Hochwasser" in Kooperation mit der Technischen Universität Wien und dem Land Salzburg im Jahr 2006 gestartet, die Implementierung ist für 2008 geplant.

Verbesserung der Tunnelsicherheit

FibroLaser II ist ein linearer Wärmemelder, der für die lückenlose Brandüberwachung von Tunneln eingesetzt wird. Erstmals soll dieses System in einem Bahntunnel eingesetzt und mittels eines umfangreichen Versuchsprogramms an die Anforderungen des Eisenbahnverkehrs angepasst werden. In einem weiteren Projekt wird die Nachrüstung alter Eisenbahntunnel mit brandbeständigen Betonplatten getestet, um die Fahrsicherheit weiter zu erhöhen.

EU-Forschungsprojekte

Teilnahme an zwei EU-Forschungsprojekten

Innerhalb der ARGE Korridor X Ges.b.R. engagiert sich die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bei zwei Forschungsprojekten aus dem 6. Rahmenprogramm der Europäischen Kommission. Im Rahmen von „Infraclear" wird ein innovativer Messwagen zur lasergestützten Vermessung des lichten Raums bei Geschwindigkeiten von bis zu 140 km/h eingesetzt. Ziel ist die optimale grenzüberschreitende Infrastrukturnutzung. Im Projekt „Catiemon" ist die Schnittstelle zwischen Fahrleitung und Stromabnehmer Objekt einer sensorgestützten Untersuchung, um künftig Schäden an diesen Anlagen rascher zu erkennen.

Ausgewählte F&E-Schwerpunkte des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Bau

„Weicher Beton"

Untersuchungen zur Verbesserung der Betonzusammensetzung

Im Bereich Brückenbau wird das Praxisverhalten von weichem Beton in einem Forschungsprojekt untersucht. Die Untersuchung erfolgt durch eine computergestützte „Flow-Particle-Image-Analyse" inklusive Datenerfassung durch eine Hochfrequenzkamera. Dieses Verfahren wird weltweit erstmals zur Analyse der Zusammensetzung von Beton (Zement, Zuschlagstoff, Wasser) angewendet. Durch die Aufnahmen der Hochfrequenzkamera kann der Zuschlagstoff (Sand- und Kiesgemisch) im Beton charakterisiert werden. Daraus lassen sich Erkenntnisse zur weiteren Verbesserung der Betonzusammensetzung gewinnen.

WAVE

Um die Sicherheit der Züge zu gewährleisten, müssen Bahndämme und der Gleisbereich möglichst frei von Pflanzenbewuchs gehalten werden. Anhand dieses Forschungsprojekts soll festgestellt werden, ob Wassertrenntechnik eine geeignete Technologie zur nachhaltigen Beseitigung des Pflanzen-Nachwuchses im Oberbau der Gleise darstellt. Der Konflikt zwischen dem Erfordernis eines „sauberen", bewuchsfreien Oberbaus und der Schonung der Umwelt im Nahbereich der Bahn könnte so gelöst werden.

SIN (Safe Instability Noise – Messung von instabilem Fahrzeuglauf)

Über eine fix installierte Messstelle werden bei der Vorbeifahrt von Zügen gleis- und umweltrelevante Parameter wie Laufzustände, Radlasten sowie Lärmemissionen erfasst. Anschließend wird ermittelt, inwieweit die Bahn-Infrastruktur und die Umwelt dadurch belastet werden.

Kostenwahrheit für Trassen

Mit diesem Projekt wird untersucht, inwieweit anhand der gemessenen Kenngrößen die Preisgestaltung (Infrastruktur-Benützungsgebühr) für Personen- und Gütertransporte gesteuert werden kann. Ziel ist es, Kostenwahrheit herzustellen, d.h. die Trassenpreise sollen dem Aufwand gerecht werden, der aus der Belastung der Bahnanlagen und der Umwelt durch Transporte entsteht.

Virtueller Einsatzort – Infrastruktur

Durch kostengünstige automatisierte 3-D-Modellbildungen können exakte Abbildungen von z.B. Schienenanlagen, Autobahnen, Wasserstraßen, Leitungen, Brücken oder Gebäuden erstellt werden. Sicherheitsrelevante Informationen können mit diesem entwickelten Instrument zentral und in kürzester Zeit generiert werden, um im Krisenfall rasche Maßnahmen einzuleiten.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Die richtigen MitarbeiterInnen am richtigen Platz

Die ÖBB sind einer der größten Arbeitgeber des Landes. Um auch in Zukunft als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben, werden im Bereich Personalmanagement die rechtlichen Rahmenbedingungen modernisiert sowie Schwerpunkte auf Aus- und Weiterbildung, Gesundheit und Sicherheit gesetzt. Zusätzlich bieten die ÖBB mit ihrer Lehrlingsoffensive attraktive Entwicklungsmöglichkeiten für Jugendliche.

MitarbeiterInnen des ÖBB-Konzerns

	31.12.2006
Angestellte	7.118
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	34.591
Lehrlinge	1.242
Gesamt	**42.951**
davon ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.504
davon Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	13.993
davon Teilkonzern Rail Cargo Austria	7.914
davon Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb	16.723
davon Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau	2.817

ÖBB-Lehrlingsinitiative

Die ÖBB bilden ständig rd. 1.300 Lehrlinge aus und sind damit der größte Lehrstellenanbieter Österreichs. Mit 7 neu entwickelten Lehrberufen bieten die ÖBB attraktive Zukunftsperspektiven für Jugendliche.

Barrierefreiheit

Die ÖBB wollen allen ihren Kunden stress- und barrierefreies Reisen ermöglichen. Dazu setzten wir eine Fülle von Maßnahmen und weit reichende Initiativen wie barrierefreie Verkehrsstationen, Fahrzeuge und Spezialtickets.

Sicherheit von Fahrgästen und MitarbeiterInnen

Um die rd. 443 Millionen Fahrgäste sicher an ihr Ziel zu bringen und die betriebliche Sicherheit für 42.951 MitarbeiterInnen zu gewährleisten, kommt ein umfassendes Maßnahmenpaket zum Einsatz.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Soziale Verantwortung

Verantwortungsvoller Arbeitgeber

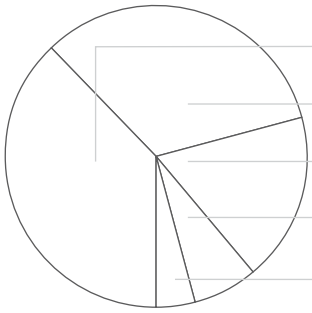
Die ÖBB sind einer der größten Arbeitgeber Österreichs und ein marktorientiertes Dienstleistungsunternehmen. Personalmanagement nimmt daher im ÖBB-Konzern einen wichtigen Stellenwert ein. Ziel ist einerseits die Flexibilisierung und Modernisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen und andererseits die attraktive Gestaltung der Arbeitsbedingungen für die MitarbeiterInnen. Um sich bei der Jugend verstärkt als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren, nehmen die ÖBB an Berufsinformationsmessen teil und intensivieren das Angebot an Trainee-Programmen, die nicht nur wirtschaftliche, sondern auch technische Karrierechancen bieten.

In der Personalentwicklung liegen die Schwerpunkte auf Weiterbildung und Entwicklung. Neben den Programmen der einzelnen Teilkonzerne, wie etwa die INFRA.academy© der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, wurden konzernweit eine Reihe von strategischen Entwicklungsprogrammen ausgearbeitet und umgesetzt. So gehen etwa vom Leadership-Zirkel, dem Management Curriculum und dem Top-Performer-Programm wichtige Impulse für die Entwicklung eines modernen Führungsverständnisses aus, das zudem den notwendigen Wandel der Unternehmenskultur unterstützt. Die Karriere- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten der ÖBB-MitarbeiterInnen wurden mit der im Geschäftsjahr 2006 eingeführten „Mobilitäts-Policy“, die Richtlinien zum Wechsel von MitarbeiterInnen innerhalb der ÖBB-Teilgesellschaften vorgibt, deutlich verbessert. Parallel zu Reorganisationsschritten einzelner Geschäftsbereiche wurden außerdem leistungsgerechte Entlohnungskomponenten aufgebaut. Mit Diversity Management wollen die ÖBB bestmöglich eingehen auf die vielfältigen Bedürfnisse der unterschiedlichen MitarbeiterInnen-Gruppen, wie z.B. Frauen, Ältere, Lehrlinge etc. Für die Zielgruppe Frauen wurden dazu mit einer Seminarreihe und Vernetzungstreffen erste Schritte gesetzt.

Soziale Ziele

- Barrierefreie Bahnhöfe: Umbau aller Bahnhöfe mit einer Frequenz von über 2.000 Reisenden pro Tag zu barrierefreien Bahnhöfen bis 2015
- Gesunde ÖBB: Einführung der „Betrieblichen Gesundheitsförderung“ (BGF) und Installation eines konzernweiten Gesundheitsmanagements zur Unterstützung der Gesundheitsvorsorge aller MitarbeiterInnen
- Mehr Frauen: bis 2010 Steigerung des Frauenanteils im ÖBB-Konzern auf 10% und Verdoppelung des Anteils der Frauen in Führungspositionen
- Mehr Sicherheit: höhere Sicherheit für MitarbeiterInnen durch den Ausbau von Security Management und technischer Betriebssicherheit
- Moderne Arbeitszeitmodelle: Weiterentwicklung und Ausbau flexibler Arbeitszeitmodelle (Teleworking, Teilzeit)
- Rücksicht auf MitarbeiterInnen mit speziellen Bedürfnissen: Spezielle Arbeitsplatzbedingungen gehen auf die individuellen Bedürfnisse ein
- Moderne Personalentwicklung: Ausbau von Weiter- und Ausbildungsprogrammen, strategische Führungskräfteentwicklung, MitarbeiterInnengespräch, High-Potential-Programme, Karriere- und Nachfolgeplanung
- Verantwortungsvolles Unternehmen: Entwicklung und Umsetzung von Corporate-Social-Responsibility-Programmen, Stärkung des Notfallinterventionsteams und der Helpline

Verteilung der MitarbeiterInnen per 31.12.2006



38% 16.723 Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb

33% 13.993 Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

18% 7.914 Teilkonzern Rail Cargo Austria

7% 2.817 Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau

4% 1.504 ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften

Umfassendes Gesundheitsförderprogramm

Der ÖBB-Konzern legt großen Wert auf die Förderung der Motivation, Zufriedenheit und Gesundheit seiner MitarbeiterInnen. Neben Maßnahmen zur laufenden Verbesserung der betrieblichen Sicherheit wurde im ersten Halbjahr 2006 mit einer konzernweiten MitarbeiterInnenbefragung der Grundstein für ein umfassendes Gesundheitsförderungsprogramm gelegt. Nach Vorliegen der Einzelauswertungen werden im ersten Halbjahr 2007 die konkreten Vorsorgeprogramme gestartet, wobei eine Harmonisierung mit den in einigen Gesellschaften bereits etablierten Gesundheitsvorsorgemaßnahmen angestrebt wird.

MitarbeiterInnenstruktur 2006	
MitarbeiterInnen gesamt	42.951
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	34.591
Lehrlinge	1.242
Frauenquote	6,25%
Frauenquote bei Lehrlingen	12,5%
Anzahl an Frauen in der ersten und zweiten Führungsebene	54

Altersstruktur der MitarbeiterInnen	**Bis 19 J.**	**20 – 29 J.**	**30 – 39 J.**	**40 – 49 J.**	**ab 50 J.**
Per 31.12.2006	3%	5%	27%	49%	16%

Personalfluktuation 2006	
Neuaufnahmen	1.863
Abgänge	4.396
Sonstige Veränderungen	575

Detaillierte Informationen zum Personalstand des ÖBB-Konzerns und seiner Gesellschaften finden Sie im Geschäftsbericht 2006.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Ausbildungs- und Lehrlingsinitiativen

ÖBB-Lehrlingsinitiative

Größter Lehrstellenanbieter Österreichs

Die ÖBB bilden ständig rd. 1.300 Lehrlinge aus und sind damit der größte Lehrstellenanbieter Österreichs. Jedes Jahr bekommen 350 bis 450 Jugendliche die Chance auf einen Ausbildungsplatz bei Österreichs führendem Mobilitätsdienstleister. Derzeit stehen drei kaufmännische sowie elf technische Berufsausbildungen zur Wahl, die in den elf Lehrwerkstätten in Wien, Niederösterreich, Ober-österreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Vorarlberg sowie österreichweit bei der ÖBB-Postbus GmbH angeboten werden. Alle ÖBB-Lehrwerkstätten sind vom Wirtschaftsministerium „staatlich ausgezeichnete Ausbildungsbetriebe". Zahlreiche Medaillen bei Lehrlingswettbewerben bestätigen Jahr für Jahr die hohen Qualitätsstandards der ÖBB-Ausbildungen.

Um Jugendlichen noch bessere Perspektiven im Konzern zu bieten, wurden im Rahmen der ÖBB-Lehrlingsoffensive 2007 sieben neue Eisenbahn-Lehrberufe entwickelt, die vom zuständigen Ministerium noch genehmigt werden müssen:

- Eisenbahnfahrbetriebstechnik
- Eisenbahnwagentechnik
- Eisenbahnbetriebstechnik
- Eisenbahnsignaltechnik
- Eisenbahnelektrik
- Eisenbahntelekommunikationstechnik
- Eisenbahnmaschinentechnik

Ausbildung für künftige Fachkräfte

Aufbauend auf den Grundmodulen Elektrotechnik oder Maschinenbau ist ab dem dritten Lehrjahr eine Spezialisierung auf eisenbahnspezifische Aspekte vorgesehen. Bis zur Genehmigung der neuen Lehrberufe erfolgt die Ausbildung in den bisherigen Berufsfeldern. Nach der Genehmigung werden die Lehrverträge automatisch umgestellt, sodass erste Lehrabschlüsse in den neuen Lehrberufen im Frühjahr 2011 möglich sein werden.

Mit ihrer Lehrlingsoffensive 2007 verfolgen die ÖBB mehrere Ziele: Einerseits nimmt Österreichs größter Mobilitätsdienstleister damit seine Verantwortung für die Gesellschaft und insbesondere für die Jugend wahr. Andererseits wollen die ÖBB mit neuen, attraktiven Lehrberufen eine neue „Eisenbahner-Generation" heranziehen und praxisnahe, junge Arbeitskräfte ausbilden, die speziell im Eisenbahnwesen benötigt werden. So soll auch die Altersstruktur im ÖBB-Konzern schrittweise verjüngt werden.

Trainees am Zug

Umfangreiche Wissensvermittlung

Die ÖBB bieten jungen Menschen die Möglichkeit, als Trainee erste Projektmanagement-Erfahrung im Konzern zu sammeln. Ziel des ÖBB-Traineeprogramms ist die Auswahl und der Aufbau von künftigen Nachwuchsführungskräften und Spezialisten in den Bereichen Marketing & Sales, Personal, Finanzen/Rechnungswesen/Controlling, Produktion & Technik sowie Recht. Dabei durchlaufen die Trainees innerhalb eines Jahres vier verschiedene Stellen in den Konzerngesellschaften. Seminare, Exkursionen und die Durchführung von Projekten bieten eine umfangreiche Wissensvermittlung. Führungskräfte und Mentoren betreuen und begleiten die Trainees während des gesamten Programms.

Trainee-Programm der ÖBB-Technische Services GmbH

Trainee-Programm für Techniker

Am 10. Juli 2006 startete die ÖBB-Technische Services GmbH ein einjähriges Trainee-Programm mit dem Ziel, Nachwuchstechniker für die Herausforderungen der ÖBB vorzubereiten. 13 ambitionierte HTL-Absolventen aus den Bereichen Elektrotechnik/Elektronik, Mechatronik und Maschinenbau durchlaufen in zwölf Monaten jeweils drei Trainee-Abschnitte an verschiedenen Unternehmensstandorten in Wien, Linz und St. Pölten. Die Teilnehmer gewinnen durch das eigenständige Bearbeiten unterschiedlicher Projekte wertvolle Praxiserfahrung und Einblicke in das Unternehmen. Zudem werden die Trainees von persönlichen Betreuern aus den verschiedenen Engineering-Bereichen in das interne Netzwerk der Technische Services GmbH eingebunden.

Hohe Qualität der Lehrlingsausbildung bei den ÖBB

Janina Schrittwieser
Elektroanlagentechnikerlehrling –
Lehrwerkstätte St. Pölten

Mir war es besonders wichtig, dass ich meine Lehre bei einem Arbeitgeber absolviere, bei dem ich mich auf die Qualität der Ausbildung verlassen kann. Nach positivem Lehrabschluss habe ich hier die Möglichkeit, eine Karriere bei den ÖBB zu starten. Aufgrund der Vielfalt, die mein Lehrberuf beinhaltet, bin ich sowohl im mechanischen als auch im elektrischen Bereich einsetzbar. Bereits während der Lehrzeit lerne ich zahlreiche Einsatzbereiche kennen und kann viele Erfahrungen sammeln. Das persönliche Engagement der Ausbilder auch über das Dienstliche hinaus hat mich beeindruckt und macht aus uns Lehrlingen nicht nur gute Facharbeiter, sondern auch mündige und selbstbewusste Menschen. Um den Zusammenhalt in der Gruppe noch mehr zu fördern, könnten im ersten Jahrgang „Kennenlern-Tage“ und in den anderen Jahrgängen mehrtägige Exkursionen veranstaltet werden.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Schwerpunkt Gesundheit

Betriebliche Gesundheitsförderung

Kooperation mit der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau

Die Gesundheit der MitarbeiterInnen ist den ÖBB ein großes Anliegen. Gemeinsam mit der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau wurde daher ein Projekt zur betrieblichen Gesundheitsförderung mit Qualitätssicherung gestartet. Entsprechend der Luxemburger Deklaration von 1997 zielt die betriebliche Gesundheitsförderung als Prozess der Organisationsentwicklung darauf ab, Krankheiten am Arbeitsplatz vorzubeugen und das Wohlbefinden am Arbeitsplatz zu verbessern.

Neben Maßnahmen zur laufenden Verbesserung der betrieblichen Sicherheit wurde im ersten Halbjahr 2006 mit einer konzernweiten MitarbeiterInnenbefragung der Grundstein für ein umfassendes Gesundheitsförderungsprogramm gelegt. Aufgrund der Größe und der Komplexität des ÖBB-Konzerns hat man sich dazu entschlossen, ein Gesamtprojekt auf Konzernebene sowie jeweils ein abgeleitetes Projekt auf Ebene der Konzerngesellschaften durchzuführen.

Gesundheitsförderung ...

... beugt Krankheiten vor

Vielfältige Maßnahmen zur Gesundheitsförderung

Das Gesundheitsförderungsprogramm umfasst vielfältige Maßnahmen, wie z.B. MultiplikatorInnen-Schulungen, gesundheitsfördernde Kommunikation, ein Programm für ältere MitarbeiterInnen und für MitarbeiterInnen mit besonderen Gesundheitsbedürfnissen, das ÖBB-Gesundheitsportal, Arbeitskreise von MitarbeiterInnen zu den Bereichen Rauchen, Ernährung, Bewegung und psychische Gesundheit, Nordic-Walking-Kurse oder Schulungen für Küchenleiter. Darüber hinaus werden Programme für Stress-Management und Work-Life-Balance angeboten.

Zusätzlich stehen den MitarbeiterInnen Betriebsärzte zur Verfügung, und auf Ebene der Konzerngesellschaften werden immer wieder spezielle Gesundheitsaktionen angeboten, so z.B. der Gesundheitstag in der Dienstleistungsgesellschaft, bei dem Körperfettmessung, Stress-

beratung und Raucherberatung angeboten wurden. Von diesen Investitionen in die Gesundheit der MitarbeiterInnen profitiert auch das Unternehmen: Denn gesündere MitarbeiterInnen können Produktivität, Qualität und Wirtschaftlichkeit stärken und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sichern.

INFRA.vital

Verstärkte Informationsarbeit

Im Rahmen des Programms „INFRA.vital" wurde im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb im ersten Halbjahr 2006 gemeinsam mit der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau unter dem Motto „sicher.gesund.leben" ein Paket mit Gesundheitsmaßnahmen rund um die Bereiche Bewegung, Ernährung, Stressvermeidung und Rauchen erstellt. Die einzelnen Maßnahmen und Informationsinstrumente werden mit einem fahrenden Gesundheitszentrum – einem für diese Aufgabe adaptierten Reisezugwagen – ergänzt, der ab Oktober 2007 die Informationsarbeit gegenüber den MitarbeiterInnen verstärken wird.

Fit4You

Die Gesundheitsförderungsinitiative „Fit4you" der ÖBB-Technische Services GmbH besteht seit 2003 und wurde 2006 grundlegend überarbeitet. Die Gesundheits- und Bewegungscoaches sind nun unmittelbare Ansprechpartner für Gruppen von jeweils rund 100 MitarbeiterInnen. Gemeinsam mit den Gesundheitszirkel-Moderatoren sorgen sie für einen regen Austausch in Gesundheitsfragen.

Das ÖBB-Notfallinterventionsteam und Helpline

Unterstützung durch LaienhelferInnen

Der ÖBB-Konzern unterhält bereits seit Ende 1997 ein Notfallinterventionsteam, das MitarbeiterInnen nach Unfällen oder Katastrophen betreut. Wahrgenommen wird diese wichtige Aufgabe von KollegInnen, die als LaienhelferInnen eine spezielle Schulung für psychologisch richtige Gesprächsführung erhalten. Neben Beratungsgesprächen zählen die Aufklärung über Traumata-Faktoren und deren Folgen sowie die Vermittlung von professioneller Hilfe zu den Hauptaufgaben der LaienhelferInnen. Da sie aus einem vergleichbaren beruflichen Umfeld kommen, haben die LaienhelferInnen fachspezifisches Verständnis, das den Umgang erleichtert und, aufbauend auf die eigenen Erfahrungen, psychologische Unterstützung bieten kann. Diese Gespräche sind aber keine therapeutischen Interventionen, sondern vielmehr einsatzorientierte, stressabbauende Hilfestellung.

Zur Unterstützung bei persönlichen Problemen jeder Art – von Depressionen über Todesfälle im persönlichen Umfeld bis hin zur psychischen Belastungen nach Krankheitsdiagnosen – ist im ÖBB-Konzern eine Helpline eingerichtet. Diese Anlaufstelle bietet direkte Hilfe an, stellt Informationen über psycho-soziale Einrichtungen bereit und unterstützt bei der Suche nach Lösungsmöglichkeiten.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Schwerpunkt Weiterbildung

Aus- und Weiterbildungsprogramm des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Betrieb

INFRA.academy©

Als Ergänzung und Vertiefung zu den konzernweiten Bildungsangeboten ist die INFRA.academy© für das neue Aus- und Weiterbildungsprogramm des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Betrieb verantwortlich. Das Bildungsangebot orientiert sich an den Werten „sicher – wirtschaftlich – schnell" und spiegelt damit die wesentlichen Handlungsfelder des Unternehmens wider. Im Rahmen der Führungskräfteentwicklung haben 2006 beispielsweise 48 Teilnehmer das zwei Semester dauernde „Basic Certification Program for Top-Manager" erfolgreich absolviert. Dieses Programm wurde im Oktober 2006 wieder aufgenommen. Zudem wurde die Angebotspalette um einen Lehrgang für Team-Management erweitert. Das „Program for Front-Manager" wurde ebenfalls speziell für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb entwickelt und berücksichtigt sowohl die strategischen Ziele des Unternehmens als auch die Bedürfnisse der MitarbeiterInnen. Noch für den Sommer 2007 ist der Start des Moduls „Program for Experts" geplant, das im Arbeitsalltag unterstützen und die interkulturelle Zusammenarbeit fördern soll.

Schulungszentrum des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Zur Aus- und Weiterbildung der MitarbeiterInnen mit direktem Kundenkontakt im Verkauf wurde eine Verkaufsakademie eingerichtet, die ein modulares, berufsbegleitendes Schulungsprogramm anbietet. Die TeilnehmerInnen aus den Bereichen Personenkassen, Zugbegleiter, CallCenter und Reisebüro am Bahnhof erhalten in 40 Theorie- und 25 Praxistagen neben einer Grundausbildung unter anderem auch Verkaufstrainings in englischer Sprache.

Schulungstage pro MitarbeiterIn 2006

In Summe 91.000 TeilnehmerInnen-Tage = 2,1 Schulungstage oder 17 Stunden pro MitarbeiterIn.

Einbindung der MitarbeiterInnen in Unternehmensstrategie

Erster ÖBB-MitarbeiterInnentag

Rd. 4.000 MitarbeiterInnen aller Konzerngesellschaften sind am 23. September 2006 der Einladung zum ersten ÖBB-MitarbeiterInnentag in die Wiener Stadthalle gefolgt. Die Veranstaltung bot umfassende Information über den gesamten ÖBB-Konzern und Gelegenheit zum direkten Dialog mit den Vorständen und Geschäftsführern der Konzerngesellschaften. Mag. Martin Huber, Vorstandssprecher der ÖBB-Holding AG, informierte die MitarbeiterInnen über die Zielsetzung, bis 2010 zu den europäischen Top-Bahnen zu zählen, und die dafür notwendigen Maßnahmen.

Töchtertag

Die ÖBB wollen bis 2010 den Frauenanteil auf 10% erhöhen. Um das zu erreichen, wenden sich die ÖBB im Rahmen ihrer Lehrlingssuche speziell an Frauen – und das mit großem Erfolg: Bereits 12,5% der ÖBB-Lehrlinge sind weiblich. Mit der Beteiligung am 6. Wiener Töchtertag am 26. April 2007 wurde ein weiterer Schritt in diese Richtung gesetzt. Mehr als 40 SchülerInnen im Alter zwischen 11 und 16 Jahren bekamen die Möglichkeit, vor allem technische

Beteiligung am 6. Wiener Töchtertag

Berufsbilder im ÖBB-Konzern näher kennen zu lernen. Die Mädchen waren am Wiener Westbahnhof, am Südbahnhof, in der Lehrwerkstätte Floridsdorf, in der Werkstätte Erdberg und auf der Baustelle Lainzer Tunnel im Einsatz. Die Mädchen konnten bei Verschiebearbeiten selbst Hand anlegen, an der Simulationsanlage die verschiedenen Arten von Stellwerken kennenlernen und beim Lainzer Tunnel Einblick in das Projektmanagement von Großbaustellen gewinnen.

Schwerpunkt Barrierefreiheit

Um auch Menschen mit Mobilitätseinschränkung das Reisen möglichst stress- und barrierefrei zu ermöglichen, setzt der ÖBB-Konzern eine Fülle von Maßnahmen und weit reichende Initiativen. Die Richtschnur dieser Bemühungen bildet ein Etappenplan, wie er im § 19 des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes vorgesehen ist. Dieser Etappenplan gilt für jeweils drei Jahre. In der Priorisierung, Ausgestaltung und Aktualisierung der Etappen sind die Betroffenen über die Arbeitsgemeinschaft Rehabilitation, die Dachorganisation der 76 österreichischen Behindertenverbände, eingebunden. Ebenso sind Vertreter mobilitätseingeschränkter Personengruppen in die freiwillig durchgeführte Evaluierung jedes einzelnen Etappenabschnitts involviert. Sie können im Bedarfsfall Korrekturen für die jeweiligen Zielgruppen einfordern. Alle Maßnahmen der Bereiche Personenverkehr, Postbus und Infrastruktur für Reisen ohne Hindernisse werden von der „Konzernkoordination Barrierefreiheit" abgestimmt.

Barrierefreies Reisen

Barrierefreie Verkehrsstationen und Fahrzeuge

Entsprechend dem von der ÖBB-Holding AG mit den einzelnen Unternehmenseinheiten abgestimmten Umsetzungsplan sollen alle Bahnhöfe mit einer Frequenz von über 2.000 Reisenden pro Tag bis spätestens 2015 ohne Barrieren benutzbar sein. Die dafür notwendigen Verbesserungen reichen vom absenkbaren Pult bei Informationsstellen bis zur Ausstattung der Bahnhöfe mit Rollstuhlhebeliften – 2007 wird die Anschaffung von rd. 100 zusätzlichen Hebeliften ausgeschrieben.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Barrierefreiheit im Zug

Im Fernverkehr wird mit der im Jahr 2008 startenden Flotte der neuen „railjets“ ein Meilenstein in Sachen Barrierefreiheit gesetzt. Fahrzeuggebundene Hebelifte werden den Ein- und Ausstieg mit Rollstühlen erleichtern, taktile Elemente vereinfachen die Orientierung im Zug für sehbehinderte Reisende. Zudem werden zwölf Fernverkehrsreisezugwagen im Rahmen des Upgrading-Projekts zu Multifunktionswagen mit Komfortabteilen für Rollstuhlfahrer und barrierefreien Toilettenanlagen aufgerüstet. Im Nahverkehr wird der Austausch alter Wagengarnituren durch neue Waggons der Typen Talent und Desiro mit barrierefreien Einstiegen zügig vorangetrieben. In die Aus- bzw. Umrüstung von insgesamt 67 Doppelstock-Steuerwagen mit barrierefreien Toilettenanlagen und einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe investieren die ÖBB rd. 12 Mio. EUR. Der erste Wagen wurde im Dezember 2006 fertig gestellt und den Behindertenorganisationen, die in der Planungsphase eingebunden waren, präsentiert.

Auch im Busbereich wird bei den 2007 durchgeführten Verbesserungen auf entsprechende barrierefreie Benutzbarkeit geachtet. Eine Besonderheit im Busbereich ist der in Salzburg stationierte mobibus, der sich optimal als Ausflugs- und Reisebus für Gruppen mit mehreren mobilitätseingeschränkten Personen eignet.

Umfassendes Serviceangebot für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen

Informationsmanagement

Über ein Online-Formular oder über das CallCenter (05-1717) können Ein-, Um- und Ausstiegshilfen für Zugreisen organisiert werden. Zudem informiert ein speziell geschultes Team über die Ausstattung von Zügen und Bahnhöfen. Bei ÖBB-Postbus GmbH bietet die Website www.postbus.at oder die Hotline 0810/222333 Auskunft über rollstuhlfreundliche Busverbindungen. Der Internet-Auftritt des ÖBB-Konzerns www.oebb.at entspricht der Stufe 1 der Web-Accessibility-Initiative-Richtlinie – so ist etwa das Schriftbild für Menschen mit Sehbehinderung vergrößerbar. Seit November 2006 liefert eine Broschüre für mobilitätseingeschränkte Reisende Informationen über die Mobilitätsservice-Zentrale bis hin zu wichtigen Adressen und Telefonnummern, um so die Planung, aber auch die Reise selbst möglichst angenehm zu gestalten.

Spezialtickets

Auch im Rahmen der ÖBB-Stammkundenkarte, der VORTEILScard, wird auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kunden Rücksicht genommen. So können beispielsweise mit der VORTEILScard für Blinde eine Begleitperson und/oder ein Blindenhund gratis den Reisenden begleiten. Kunden im Rollstuhl können auch mit maximal zwei Begleitpersonen mit einer Fahrkarte für die 2. Klasse ohne Aufpreis die 1. Klasse nützen, wenn sich dort der Rollstuhlstellplatz befindet.

Etappenplan Verkehr

Einbindung der Interessenvertreter

Zur Umsetzung des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes wurden Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Anlagen und öffentlichen Verkehrsmitteln vom Gesetzgeber zur Erstellung von Etappenplänen verpflichtet. Im Etappenplan Verkehr wurde unter Einbindung der Behindertenvertreter beschlossen, im ÖBB-Konzern folgende vier Arbeitsgruppen einzurichten: ÖBB-Personenverkehr, ÖBB-Postbus, ÖBB-Infrastruktur (Bau und Betrieb) und ÖBB-Homepage. Bis Jahresende 2007 wird der Etappenplan Verkehr vorliegen, der gleichzeitig auch das langfristige ÖBB-Konzept zur Verbesserung der Reisebedingungen von mobilitätseingeschränkten Menschen ist. Darüber hinaus werden die Tarife der VORTEILScard Blind, Spezial und Schwerkriegsbeschädigt überarbeitet, um Gleichbehandlung sicherzustellen. Verbessert wird auch der barrierefreie Zugang zum ÖBB-Internetauftritt und zu den Fahrgastinformationssystemen. Ergänzend dazu wird MitarbeiterInnen mit Kundenkontakt in Spezialschulungen der richtige Umgang mit behinderten Menschen vermittelt.

Ungehinderte Bewegungsfreiheit für alle Reisenden

Reinhard Rodlauer
ÖBB-Barrierebeauftragter

Reisen ohne Hindernisse – das möchte die ÖBB allen KundInnen ermöglichen. Barrieren, die in der gesamten Mobilitätskette bestehen, gilt es daher zu überbrücken. Ungehinderte Bewegungsfreiheit bringt allen Reisenden Vorteile – „behinderten“ Menschen ebenso wie etwa einer Mutter mit Kinderwagen oder älteren Kunden. Wir setzen daher Initiativen und realisieren ein umfangreiches Maßnahmenpaket, um möglichst stress- und barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Damit wollen wir das Thema Barrierefreiheit im Unternehmen und in der Gesellschaft zur Selbstverständlichkeit machen. Die Grundlage unserer Aktivitäten bildet der Etappenplan „Verkehr“, der auf dem Behindertengleichstellungsgesetz aufbaut.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Schwerpunkt Sicherheit

Security Management und technische Betriebssicherheit

Die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns folgt den Leistungsdimensionen Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Schnelligkeit. Um die rd. 443 Millionen Fahrgäste sicher an ihr Ziel zu bringen und die betriebliche Sicherheit für 42.951 MitarbeiterInnen zu gewährleisten, setzen wir umfassende Maßnahmen in den Bereichen Security Management und technische Betriebssicherheit.

Neben zahlreichen unternehmensübergreifenden Kooperationen und Aktivitäten für mehr Sicherheit, die von der ÖBB-Holding AG koordiniert werden, setzen auch die Teilkonzerne Projekte für mehr Betriebssicherheit um.

Arbeitsunfallstatistik	**2006**	2005
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	1.766	1.770
Wegunfälle	234	201

Zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs sind im ÖBB-Konzern klare Dienstvorschriften und -anweisungen für die MitarbeiterInnen festgelegt, die alle relevanten Rechtsvorschriften berücksichtigen. Zusätzlich wurde im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr ein Security Management eingerichtet, das für die Aufklärung und Verhütung von kriminellen Übergriffen und Delikten gegenüber Kunden und MitarbeiterInnen verantwortlich ist. Präventivmaßnahmen wie beispielsweise spezielle Reisesicherheits-Tipps haben dabei einen wichtigen Stellenwert. Das Security Management ist auch zentraler Ansprechpartner für sämtliche Dienststellen der Exekutive und Bindeglied zum Bundesministerium für Inneres, mit dem seit 2005 eine Partnerschaft zur Intensivierung der Zusammenarbeit in Sicherheitsfragen besteht. Zudem vertritt das Security Management auch die Sicherheitsinteressen des ÖBB-Konzerns im Verbund der Europäischen Bahnpolizei- und Sicherheitsdienste.

Konzernplattform Sicherheit und Forschung

Die Zuständigkeit und Ausrichtung des Security Managements sind in einer eigenen umfassenden Konzernrichtlinie definiert. Um zukünftige Entwicklungen im technischen Bereich effizienter realisieren und einsetzen zu können, wurde die konzernweite Plattform „Sicherheit und Forschung“ eingerichtet. Sie evaluiert neue technische Sicherheitslösungen und -systeme und überprüft deren Anwendbarkeit im ÖBB-Konzern. Parallel zu den internen Einrichtungen wurde eine Kooperation mit den wichtigsten Infrastrukturbetreibern Österreichs eingegangen, um Erfahrungen auszutauschen und unternehmensübergreifend zusammenzuarbeiten.

Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Sicherheits-management-system

Im Geschäftsjahr 2006 wurde das Projekt „SiMS“ (Sicherheitsmanagementsystem) initiiert. Ziel ist die Implementierung eines Sicherheitsmanagementsystems, das den Anforderungen des Eisenbahngesetzes entspricht. Bis Dezember 2008 muss dieses System zertifiziert werden.

Die ÖBB-Postbus GmbH unterzeichnete 2004 und 2006 die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit, die sich die Halbierung der Verkehrstoten auf Europas Straßen bis 2010 zum Ziel gesetzt hat. Einen Schwerpunkt setzte die ÖBB-Postbus GmbH dabei auf die Sicherheit für junge Fahrgäste, insbesondere Kindergartenkinder und Schüler. Aktionen wie „Kasperle im Postbus“, die Comicserie „Die 9 Gebote der Straßenverkehrssicherheit“ sowie Verkehrssicherheitstage mit der örtlichen Exekutive sollen den sicheren Umgang im Verkehr fördern. Zudem werden im Projekt „Buslotsen“ ältere Schüler von der Exekutive und Verkehrserziehern geschult, um Jüngere vor Gefahren im Busverkehr zu beschützen. Ein erfolgreiches Beispiel zur Verringerung von Verkehrsunfällen liefert auch der Nachtbus, der mit großem Erfolg in fast ganz Österreich angeboten wird.

Als Ergänzung zum allgemeinen Aus- und Weiterbildungsprogramm wurde im Herbst 2006 die Schwerpunktschulung „Tunnelsicherheit“ für alle MitarbeiterInnen im Zugbegleitdienst abgeschlossen. In einem wirklichkeitsgetreuen Training wurde die Evakuierung der Fahrgäste eines stillstehenden Reisezugs in einem Tunnel geübt. Das Verhalten der Zugmannschaft und der Reisenden wurde durch Simulierung von realen Bedingungen in verschiedenen Szenarien beobachtet und von Spezialisten des heerespsychologischen Dienstes analysiert.

Safety-Driver-Ausbildung bei der ÖBB-Postbus GmbH

In einer zweitägigen Schulung erhielten bereits die Hälfte aller BuslenkerInnen der ÖBB-Postbus GmbH ein intensives Fahrsicherheitstraining. Im Theorieteil dieses Trainings wurde der Umgang mit Stress, Zeitdruck und Konfliktsituationen behandelt. Diese von der Wirtschaftskammer Wien initiierte Safety-Driver-Ausbildung soll einerseits die Verkehrssicherheit und andererseits die Qualität der Verkehrsdienstleistungen verbessern. Anlässlich der 4. Verleihung des Safety Driver Awards im September 2006 erzielte die ÖBB-Postbus GmbH den 1. Platz in der Kategorie „Erfolgreichstes Unternehmen im Rahmen der Safety-Driver-Verkehrssicherheitsaktion“.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Schulungsschwerpunkte im Teilkonzern Rail Cargo Austria zur Senkung der Arbeitsunfälle

Sensibilisierung der MitarbeiterInnen für Arbeitsplatzsicherheit

Im Teilkonzern Rail Cargo Austria zeigt eine Analyse der Aufzeichnungen von Arbeitsunfällen, dass rd. 62% der Ursachen in menschlichem Fehlverhalten liegen. Für das Jahr 2007 wurden daher Projekte zur weiteren Sensibilisierung der MitarbeiterInnen vorbereitet, die auch allgemeine Gesundheitsaspekte berücksichtigen. Zur Optimierung der Betriebssicherheit erfolgte aber auch schon bislang die regelmäßige Begehung der Arbeitsstätten, um deren sicherheitstechnischen Zustand zu dokumentieren und gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Für die Sicherheitsvertrauenspersonen werden laufend Schulungen abgehalten. Arbeitsunfälle werden genau analysiert, um Vorkehrungen realisieren zu können. Darüber hinaus erfolgen laufend Lärm-, Vibrations- und Lichtmessungen, um die Einhaltung der gesetzlichen Normen sicherzustellen und die Auswirkungen auf die MitarbeiterInnen zu minimieren.

Sicherer Transport von Gefahrengut

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria ist mit einem Volumen von rd. 10 Millionen Tonnen transportierter Gefahrengüter im Geschäftsjahr 2006 der führende Gesamtlogistikanbieter in diesem sensiblen Geschäftsbereich. Im Rahmen des zentralen Gefahrengut-Managements wachen Gefahrengut-Beauftragte über die Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften und die Erstellung und Einhaltung der internen Richtlinien. Die Sicherheitssysteme und -prozesse werden laufend überprüft, und auch die Schulungsmaßnahmen gehen explizit auf diesen Themenbereich ein. Um Mängel bereits vor Beginn der Transportwege ausschließen zu können, werden die Kunden ausführlich beraten und die beförderten Gefahrengüter bei der An- bzw. Übernahme nach einem international einheitlichen 10-Punkte-Prüfkatalog überprüft. Für Zwischenfälle ist ein Bereitschaftsdienst eingerichtet, der die betroffenen MitarbeiterInnen berät und Feuerwehr, Polizei und Behörden kontaktiert.

Verbesserte Betriebssicherheit im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb

Anstieg der unfallfrei gefahrenen Zugkilometer

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb konnten im Geschäftsjahr 2006 dank zahlreicher Maßnahmen die unfallfrei gefahrenen Zugkilometer um mehr als 42% auf rd. 7,4 Millionen km gesteigert werden. Im Rahmen einer Sicherheitsoffensive wurden für bestimmte Unfallkategorien Zielwerte und weitere, ergänzende Sicherheitsmaßnahmen definiert. Sie umfassen sowohl die Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen als auch Prozessoptimierungen, Schulungen und das Informationsangebot für die MitarbeiterInnen. Die Festlegung der bereichs- bzw. abteilungsspezifischen Sicherheitsziele und -maßnahmen und deren Kontrolle erfolgen im Rahmen des Managementinstruments „Team Objective Meetings".

Zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben wurden ein Sicherheitsmanagementsystem wie auch ein Risikomanagementsystem implementiert. Schwerpunkte der technischen Sicherheitsmaßnahmen bildeten die Umsetzung von Ausbauprogrammen wie Zuglauf-Checkpoints zur Feststellung von technischen Mängeln des rollenden Zugmaterials, Tunnelsicherheitsmaßnahmen, die Errichtung von schienenfreien Bahnsteigzugängen sowie die laufende Instandsetzung der Schieneninfrastruktur.

Laufende Inspektion und Wartung der technischen Anlagen

Durch die systematische und gesetzeskonforme Inspektion und Wartung der technischen Anlagen trägt der Geschäftsbereich INFRA.service wesentlich zum sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastrukturanlagen bei. Durch den Einsatz hoch qualifizierter MitarbeiterInnen und effizienter Analyse-Tools kann der Zustand der Anlagen objektiv ermittelt werden, um geeignete Verbesserungsmaßnahmen einleiten zu können. Im Geschäftsjahr 2006 wurde beispielsweise die Technik des Oberbau-Messwagens umgebaut und modernisiert, womit eine Überprüfung der Abnützung und Geometrie der durchgehenden Hauptgleise ermöglicht wird. Mit der Implementierung eines Naturgefahren-Managementsystems sollen naturbedingte Störeinflüsse wie Steinschläge oder Lawinen rechtzeitig erkannt werden, um Gegenmaßnahmen und Schutzvorrichtungen einleiten zu können.

Einen Weiterbildungsschwerpunkt des Geschäftsjahrs 2006 bildeten 15 Workshops, in denen rd. 220 MitarbeiterInnen aus dem Verschubbereich für die Themenbereiche Sicherheitsverantwortung und Schadensbewusstsein sensibilisiert und ihre Kompetenz zur Problemlösung und Kommunikation gefördert wurde. Maßnahmen wie diese ermöglichten das Erreichen des Sicherheitsziels des Geschäftsbereichs Verschub, mehr als 48.000 Waggons unfallfrei abzuwickeln.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Gebäude- und Tunnelsicherheit im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau

Zertifizierte Brandmeldeanlagen für Gebäude

Seit Mai 2006 ist der Bereich T-Kom Services der ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die Planung, Errichtung, Wartung und Instandsetzung der im ÖBB-Konzern verwendeten Brandmeldeanlagen zertifiziert. So können die gesetzlich vorgeschriebenen periodischen Überprüfungen und die Entstörungen der Brandmeldeanlagen rasch und kostengünstig durch eigene MitarbeiterInnen durchgeführt werden.

Auf den Tunnelbaustellen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG kommt ein effizientes geotechnisches Sicherheitsmanagementsystem zum Einsatz. Durch die Verwendung eines entsprechenden Regelkreises und den Einsatz von qualifizierten MitarbeiterInnen werden Beobachtungen und Messungen täglich vor Ort mit einer speziell für den Tunnelbau entwickelten Software ausgewertet und interpretiert. Wenn aus Sicherheitsgründen notwendig, können so rasch Änderungen im Ablauf des Vortriebs und bei den erforderlichen Stützmaßnahmen erfolgen. Anhand der erfassten Kenngrößen, für die Warn- und Alarmwerte festgelegt wurden, werden Abweichungen des Gebirges und des definierten Normalverhaltens identifiziert. Das Projektteam analysiert die Ursachen für diese Abweichungen und setzt Maßnahmen zur Wiederherstellung des notwendigen Systemverhaltens.

Sicherheitsmanagementsystem der ÖBB-Traktion GmbH

Sicherheitsmanagementsystem für Traktions- und Serviceleistungen

Das Sicherheitsmanagement bezeichnet gemäß Artikel 3 der EU-Richtlinie 2004/49/EG die von der ÖBB-Traktion GmbH eingerichtete Organisation und die von ihr getroffenen Vorkehrungen zur sicheren Steuerung der Betriebsabläufe bei Traktions- und Serviceleistungen. Es umfasst ein zentrales Element bestehend aus Messsystemen, Risikoanalyse, Soll-Ist-Vergleich und Umsetzung sowie die begleitende Sicherheitsorganisation und -kommunikation und Kontrollmechanismen. So gewährleistet das Sicherheitsmanagement die Kontrolle aller Risiken, die mit den Geschäftsbereichen der ÖBB-Traktion GmbH verbunden sind, einschließlich Instandhaltung, Materialbeschaffung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen. Zudem gewährleistet das Sicherheitsmanagementsystem, dass die ÖBB-Traktion GmbH alle sicherheitsspezifischen Normen und Gesetze einhält. Ein Sicherheitsmanagement-Handbuch beschreibt das System, bildet die Kommunikationsbasis für alle betroffenen MitarbeiterInnen und ist für das gesamte Unternehmen verbindlich. Für die ÖBB-Traktion GmbH ermöglicht dies die Bereitstellung betriebsbereiter Fahrzeuge, eine sichere Abwicklung von Zugfahrten und Verschubeinsätzen für interne und externe Besteller und eine Beurteilung der Sicherheit des Betriebszustandes von Zügen, Fahrzeugen, Ladungen und Ladeeinheiten.

Sonderprojekt „FAIRmittler“ – Sicheres und angenehmes Reisen

Faires Miteinander im öffentlichen Verkehr

Zu Schulbeginn 2006 startete eine ambitionierte Initiative für ein faires Miteinander, um die Reisequalität in Zügen und Bussen und vor allem den Kommunikationsprozess unter den SchülerInnen zu verbessern. 16 SchülerInnen der Höheren Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe Hermagor im Gailtal wurden von April bis Juni 2006 auf eigenen Wunsch zu „FAIRmittlern“ im öffentlichen Verkehr ausgebildet.

Schwerpunkte dieser Ausbildung waren:
- Eigen- und Fremdsicht – „Wer bin ich?“
- Aktives Zuhören – „Habe ich auch alles richtig verstanden?“
- Die verschiedenen Arten der Kommunikation
- Verbale Deeskalation im Rollenspiel
- Gespräche mit Triebfahrzeugführern und Zugbegleitern
- Besuch der Wagenwerkstätte und des Traktionsstandorts Villach

„FAIRmittler“ sorgen für sicheres Reisen

Ab 25. September 2006 nahmen die Jugendlichen ihre Aufgabe als „FAIRmittler“ mit Unterstützung der Polizei, der Schulbehörde, der Medien und der Elternvereine auf. Sie wollen in allen Gailtaler Schülerzügen nicht nur durch perfekte Vorbildwirkung, sondern auch durch persönliche Gespräche mit rauchenden, lärmenden oder gewalttätigen Jugendlichen „Sicheres und angenehmes Reisen“ für alle Fahrgäste sicherstellen. Die SchülerInnen nehmen damit selbst öffentliche Verantwortung wahr und leisten einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung von Jugendlichen im öffentlichen Verkehr.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Expertenkommentare zum Nachhaltigkeitsbericht

Karl Kienzl

Nachhaltigkeit ist ein Prozess, zu dem sich ein Unternehmen langfristig verpflichtet. Die Geschäftstätigkeit ist kontinuierlich an den intern definierten Nachhaltigkeitsgrundsätzen auszurichten. Die ÖBB beschreiten diesen Weg freiwillig seit mehreren Jahren und haben maßgebliche Weichen dafür gestellt; der zweite Nachhaltigkeitsbericht ist eine aussagekräftige Dokumentation über die Wahrnehmung dieser Verantwortung für Mensch und Umwelt. Die ÖBB nehmen mit ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung eine Vorreiterrolle für die österreichische Wirtschaft ein. Die Auseinandersetzung mit Nachhaltigkeitsprinzipien ist ein Zeichen, dass die ÖBB sich mit dieser Verantwortung aktiv auseinandersetzen. Die ÖBB haben im Umwelt- und Klimaschutz in Österreich eine große gesellschaftliche Verantwortung, werden doch jährlich mehr als 440 Millionen Fahrgäste und mehr als 90 Millionen Tonnen Güter umwelt- und klimafreundlich transportiert. Im Bereich Klimaschutz belegt der Bericht den Klimavorteil der Bahn gegenüber der Straße. Die CO_2-Bilanz könnte noch wesentlich besser aussehen, wenn in den letzten Jahren der Anteil an Strom aus erneuerbaren Energieträgern nicht zurückgegangen wäre. In diesem Bereich erhoffe ich mir von den ÖBB, dass die im Bericht angekündigten Verbesserungen greifen.

Als Österreichs größter Mobilitätsdienstleister haben die ÖBB aber noch eine ganz besondere Verantwortung gegenüber der Gesellschaft, ist doch Mobilität eines der wichtigsten Güter heute und in Zukunft. In modernen Zusammenschlüssen, wie dem Railteam, zeigt das Unternehmen innovative, zukunftsweisende und nachhaltige Alternativen zu Auto und Flugzeug innerhalb Europas wichtigster Destinationen auf. Lösungsansätze wie diese zeigen, dass für ein modernes Mobilitätsmanagement die vielfältigen Konzepte ausgetauscht und ausgebaut werden müssen.

Die demografische Entwicklung in Österreich und in Europa auf der einen Seite und Erfordernisse des Klimaschutzes andererseits werden dazu führen, dass immer mehr Menschen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ihre Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und im Besonderen mit der Bahn zurücklegen werden. Daher sind schon jetzt die kontinuierliche Einbindung und der Dialog mit den Anspruchsgruppen ein zunehmend wichtiger Faktor für einen nachhaltigen Erfolg der ÖBB.

Karl Kienzl
Geschäftsführer
Umweltbundesamt

Harald Glatz

Als Leiter der Konsumentenschutzabteilung der Arbeiterkammer sind für mich alle Initiativen von Unternehmen wichtig, die sich mit der nachhaltigen Entwicklung auseinandersetzen. Besonders begrüßenswert ist es, wenn wie bei den ÖBB die drei Säulen Wirtschaft, Umwelt und Soziales quasi als gleichberechtigte Säulen nebeneinanderstehen. Dass die ÖBB sich beim Bericht am internationalen Standard der GRI (Global Reporting Initiative) orientieren, erleichtert dabei einen Vergleich mit anderen Unternehmen, insbesondere im Mobilitätsbereich. Die Auflistung der Unternehmenskennzahlen und Indikatoren deckt aus meiner Sicht alle wesentlichen Bereiche ab. Schade ist, dass aufgrund der Umstrukturierung keine Vergleichsdaten zu den Vorjahren vorliegen. Hier ist mit Spannung der nächste Bericht abzuwarten, um zu erkennen, ob die gesetzten Maßnahmen und Projekte sich auch positiv in den Kennzahlen niederschlagen werden.

Bei der Lektüre des Berichts habe ich mich insbesondere auf die sozialen Aspekte konzentriert. Aus Sicht der Arbeiterkammer sind alle Initiativen zu begrüßen, die zu einem verantwortungsvollen Umgang mit den MitarbeiterInnen beitragen. Dabei möchte ich besonders die ÖBB-Lehrlingsinitiative hervorheben, die nicht nur Zukunftsperspektiven für zahlreiche Jugendliche bietet, sondern auch neue Lehrberufe entwickelt. Auch die Maßnahmen zur Steigerung des barrierefreien Reisens und die beabsichtigte Steigerung des Frauenanteils in den ÖBB sind zu begrüßen, wenngleich ich mir hier noch etwas mehr Engagement im Bereich erwarten würde. Auf die sensiblen Themen Personalfluktuation und Frühpensionierungen wird im Bericht zu wenig eingegangen. Hier erhoffe ich mir vom ÖBB-Management einen besonders sensiblen Umgang.

In puncto Kundenfreundlichkeit und Service erhoffe ich mir aus Konsumentenschutzsicht, dass die geplanten Verbesserungen für die Reisenden greifen werden, da dies in der Vergangenheit nicht immer die Stärke der ÖBB war. Eine große Bewährungsprobe stellt dabei die umwelt- und kundenfreundliche Bewältigung der EURO 2008 dar, die im Bericht bereits ausführlich dargestellt wird.

Ich wünsche den ÖBB bei der Erreichung der gesetzten Ziele des Nachhaltigkeitsberichts viel Erfolg und werde mit Interesse die weitere Entwicklung beobachten.

Harald Glatz
Leiter Konsumentenschutzabteilung
Arbeiterkammer

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Angela Köppl

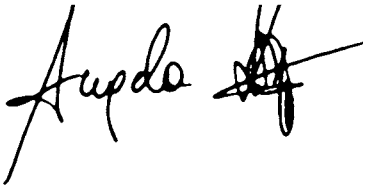
Ich wurde eingeladen, zum vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht 2006 der ÖBB einen Kommentar abzugeben. Der Nachhaltigkeitsbericht 2006 ist der erste in der bestehenden Konzernstruktur, und meine Bemerkungen beziehen sich ausschließlich auf den vorliegenden Bericht und fokussieren auf den Bereich Ökonomie.

Die ÖBB haben als Mobilitätsanbieter in Fragen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes eine zentrale Position. Die Herausforderung liegt darin, die in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsnachfrage in Richtung weniger umweltbelastender Mobilitätsnachfrage, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, umzulenken. Für ein Unternehmen wie die ÖBB geht es um eine Verschränkung von innovativen wirtschaftlichen Entwicklungen mit einem positiven ökologischen Beitrag sowie einer Verringerung der Treibhausgasemissionen. Fragen der Nachhaltigkeit und eine innovationsorientierte ökonomische Entwicklung stehen dabei nicht im Widerspruch zueinander.

Im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht sind alle drei Bereiche der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – berücksichtigt. Jeder Bereich wird am Beginn durch ein Zielbündel beschrieben, das im Kapitel Ökonomie z.B. auf verbesserte Kundenbeziehungen und Marktwachstum in Zentraleuropa abzielt. Den in die Zukunft gerichteten Zielen steht ein stark auf die Vergangenheit ausgerichtetes Berichtswesen gegenüber. Aus meiner Sicht wäre es wünschenswert, wenn gemäß den ökonomischen Zielen entsprechende Indikatoren für die Vergangenheit den Umsetzungsschritten zur Verbesserung dieser Indikatoren für die Zukunft einander gegenübergestellt würden. Ein klarer Bezug zum Nachhaltigkeitsleitbild der ÖBB sollte dabei hergestellt werden.

Für die ÖBB sind Fragen der Nachhaltigkeit nicht zuletzt aufgrund der Langlebigkeit der Investitionen in die Infrastruktur von besonderer Relevanz. Sie können damit wesentliche Weichenstellungen für zukunftsfähige Wirtschaftsstrukturen leisten.

Ein konkretes Beispiel im Nachhaltigkeitsbericht habe ich mit besonderem Interesse gelesen: das Kombiticket für die Fußball-Europameisterschaft 2008. Abgesehen von dieser sehr begrüßenswerten Initiative könnten mittel- und längerfristige innovative Strategien zur stärkeren Integration verschiedener Verkehrsanbieter im Zentrum stehen. Die Schweiz kann in diesem Zusammenhang als Vorbild gelten. Strategieüberlegungen der ÖBB zu diesem Themenbereich würden für einen Nachhaltigkeitsbericht gut passen, denn neben ökologischen Aspekten sind damit auch ökonomische Potenziale für das Unternehmen verbunden.



Angela Köppl
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Serviceangaben

ÖBB-Nachhaltigkeitsbericht GRI-Index

Der ÖBB-Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich an den Sustainability Reporting Guidelines 2006 der Global Reporting Initiative. In der untenstehenden Tabelle wird auf die im Bericht enthaltenen Inhalte und Indikatoren verwiesen.

G3 Code	Inhalt	Seiten
Profil		
1.1, 1.2	Strategie und Analyse	16, 17
2.1-2.10	Organisationsprofil	18-27
3.1-3.4	Berichtsprofil	18, 20-27, 96
3.5-3.11	Berichtsumfang und Grenzen	16-18, 20-27
3.12	GRI Content Index	93, 94
3.13	Bestätigung	90-92
4.1-4.10	Corporate Governance	18-27
4.11-4.13	Verpflichtung gegenüber externen Initiativen	20-27, 62-64
4.14-4.17	Einbeziehung von Stakeholdern	25-27
Ökonomische Leistungsindikatoren		
EC1-EC4	Wirtschaftliche Leistung	22-24, 36, 37, 58-61, 65
EC5-EC7	Marktpräsenz	56-63
EC8-EC9	Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen	56-63, 65-71
Ökologische Leistungsindikatoren		
EN1-EN2	Materialien	35, 36, 45-50
EN3-EN7	Energie	39, 40, 44, 65, 68
EN8-EN10	Wasser	44, 71
EN11-EN15	Biodiversität	50, 51, 69-71
EN16-EN25	Emissionen, Abwasser, Abfall	34-37, 46-53
EN26-EN27	Produkte und Dienstleistungen	54, 55, 66-71
EN28	Einhaltung von Rechtsvorschriften	nicht berichtet
EN29	Transport	34-36
EN30	Umweltausgaben und -investitionen	28, 29, 43-55

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

G3 Code	Inhalt	Seiten
Gesellschaftliche Leistungsindikatoren		
Arbeitspraxis und Arbeitsqualität		
LA1-LA3	Beschäftigung	72-75
LA4-LA5	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis	74, 75
LA6-LA9	Arbeitsschutz	78, 79, 84-89
LA10-LA12	Aus- und Weiterbildung	74, 75, 76, 77, 80, 81
LA13-LA14	Vielfalt und Chancengleichheit	74, 81-83
Menschenrechte		
HR1-HR3	Investitions- und Beschaffungspraktiken	nicht berichtet
HR4	Gleichbehandlung	74-75
HR5	Gewerkschaftsfreiheit und Tarifverhandlungen	gesetzlich geregelt
HR6	Kinderarbeit	nicht relevant
HR7	Zwangs- und Pflichtarbeit	nicht relevant
HR8	Sicherheitspraktiken	55, 84-88
Gesellschaft		
SO1	Beziehungen zur Gemeinde	25
SO2-SO4	Bestechung und Korruption	gesetzlich geregelt
SO5-SO6	Politische Unterstützungen	gesetzlich geregelt
SO7	Wettbewerbswidriges Verhalten	gesetzlich geregelt
SO8	Einhaltung von Gesetzesvorschriften	16,17
Produktverantwortung		
PR1-PR2	Kundengesundheit und -sicherheit	28, 29, 55, 84-89
PR3-PR5	Produkt- und Dienstleistungskennzeichnung	21, 22, 24
PR6-PR7	Werbung	nicht berichtet
PR8	Schutz von Kundendaten	gesetzlich geregelt
PR9	Einhaltung von Gesetzesvorschriften	nicht berichtet

Glossar

A **Abfallwirtschaftskonzept** – Ein Konzept, das Angaben über die zu erwartenden Abfälle sowie die Beschreibung betrieblicher Vorkehrungen zur Vermeidung, Verwertung und Entsorgung von Abfällen liefert.

Ausstufungsverfahren – Durch ein Ausstufungsverfahren kann ein Abfallbesitzer dem Umweltministerium den Nachweis der Nichtgefährlichkeit von grundsätzlich als gefährlich geltenden Abfällen erbringen. Sofern innerhalb einer sechswöchigen Frist kein Verbesserungsauftrag oder eine Bestätigung ausgestellt wurde, gilt der betreffende Abfall als ausgestuft und damit als nicht gefährlich.

C **CO_2-Äquivalent** – Aggregation von Treibhausgasen nach ihrem Treibhauspotenzial

D **Dezibel dB(A)** – Maß für den Schalldruck auf das Gehör. Die Angabe dB(A) berücksichtigt darüber hinaus die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs. Jede Zunahme um 10 dB(A) wird als Verdopplung der Lautstärke empfunden.

E **Emission** – Die von Anlagen, Fahrzeugen oder Produkten an die Umwelt abgegebenen Luftverunreinigungen in Form von Gasen und Staub.

G **Gefahrgut** – Gefährliche Stoffe und Güter sind Gegenstände, die aufgrund ihrer Eigenschaften Gefahren für Leben, Gesundheit und Umwelt darstellen. Ihre Beförderung unterliegt daher gesonderten gesetzlichen Bestimmungen.

K **Kohlendioxid (CO_2)** – Quantitativ wichtigstes Treibhausgas, das durch menschliche Aktivitäten (insbesondere Verbrennung fossiler Energieträger) freigesetzt wird.

M **Methan (CH_4)** – Nach Kohlenstoffdioxid ist es das bedeutendste von Menschen freigesetzte Treibhausgas.

P **Personenkilometer (Pkm)** – Beförderte Personen x gefahrene Kilometer

S **Stickstoffmonoxid (N_2O)** – Farbloses Gas aus der Gruppe der Stickoxide, das auch unter dem Trivialnamen Lachgas bekannt ist.

T **Tonnenkilometer (tkm)** – Gewicht in Tonnen x Entfernung in Kilometer

Traktionsenergie – Energie, die zum Befördern eines Zugs von der Lokomotive aufgenommen wird, zuzüglich jener Energie, die zur Heizung bzw. Klimatisierung des Wagenzugs und zum Eigenbetrieb der Lokomotive benötigt wird.

Vorstandsvorwort
ÖBB-Konzern
EURO 2008
Klimaschutz
Ökologie
Ökonomie
Soziales
Expertenkommentare
Serviceangaben

Impressum

Herausgeber:
ÖBB-Holding AG
Wienerbergstraße 11
A-1100 Wien
Tel.: +43 (1) 93000-0
Fax: +43 (1) 93000-44078
Mail: nachhaltigkeit@oebb.at
www.oebb.at

Für den Inhalt verantwortlich:
ÖBB-Team Nachhaltigkeitsbericht
Leitung: Helmut-Klaus Schimany
Team: Martina Donauer, Erika Egger, Michael Elsner, Herbert Havlicek, Herbert Minarik, Erich Kolb, Franz-Peter Luef, Thomas Mikeska, Andreas Mollik, Ingomar Pesz, Nina Rahimian, Robert Schleifer, Herbert Wallik, Sabina Wessely, Steffan Wöckl, Julia Zwach, Hermann Eisenkölbl, Hartmut Schmatzberger, Reinhard Rodlauer, Leopold Cecil

Inhaltliches Konzept und Projektbegleitung:
brainbows informationsmanagement gmbh
Beratung und Projektmanagement: Mensalia Unternehmensberatung
Gestalterisches Konzept und Design: Thies Design
Fotos: ÖBB-Holding AG, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Postbus GmbH, Rail Cargo Austria AG
Getty Images, Christian Jungwirth, Rita Newman, Peter Rigaud, Wolfgang Zajc

Zugunsten der besseren Lesbarkeit werden im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht nicht durchgehend sowohl weibliche als auch männliche Personenbegriffe verwendet. Gemeint und angesprochen sind jedoch immer beide Geschlechter.