ÖSTERREICH BESSER BEWEGEN

Nachhaltigkeitsmagazin 2015

ÖBB

BAHNFAHRER sind CO_2-SPARER

90 % Bahnstrom aus Wasserkraft

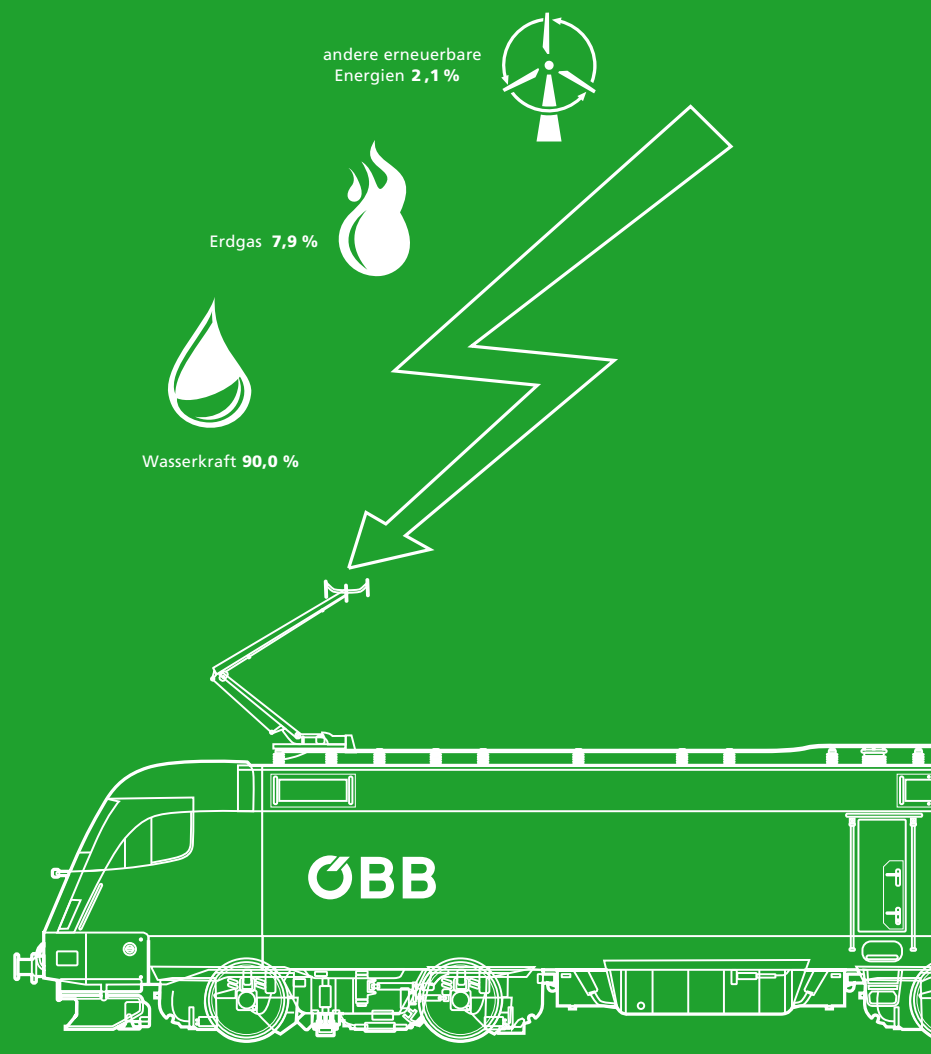
1.100 Bahnhöfe

1.750 Lehrlinge

WIR VERBINDEN MENSCHEN – UND SCHÜTZEN DIE UMWELT

So grün sind die Züge in Österreich unterwegs

ENERGIE. Wasserkraft und Windenergie sorgen für Nachhaltigkeit.



Klimafreundliche Mobilität. Der von den ÖBB genutzte Bahnstrom wird zu 90,0 Prozent aus Wasserkraft, zu 2,1 Prozent durch andere erneuerbare Energien wie Windkraft und zu 7,9 Prozent aus Erdgas erzeugt.

4 Eine Lehre fürs Leben
Die ÖBB sind einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich. Ein Blick in die Lehrwerkstätten zeigt, warum. Derzeit bilden die ÖBB 1.750 Lehrlinge in 22 Lehrberufen aus.

12 Arbeitsplatz Taurus-Lok
Bei den ÖBB erobern jetzt Frauen die einstige Männerdomäne Lokführer.

14 Kapitänin der Landstraße
Immer mehr Frauen entscheiden sich für den abwechslungsreichen Job der Postbuslenkerin.

16 Die „grüne" Bahn
Wer Green Points sammelt, unterstützt ÖBB-Umweltprojekte.

20 Europas neuer Bahnknoten
Der Wiener Hauptbahnhof geht im Dezember in Vollbetrieb und bietet perfekte Einkaufsmöglichkeiten.

24 Sauber, sicher, barrierefrei
Bis 2025 werden österreichweit 270 Bahnhöfe renoviert.

26 Die Komfort-Offensive
Neue Cityjet-Zuggarnituren und kürzere Intervalle sollen den Nahverkehr attraktiver machen.

28 Konjunkturlokomotive ÖBB
So wichtig ist die Bahn für Österreichs Wirtschaft.

31 Schneller in den Süden
2026 dauert die Fahrt von Wien nach Klagenfurt nur mehr 2:40 h.

32 Güter fahren Bahn
Die Rail Cargo Group ist eine der erfolgreichsten Güterbahnen Europas.

35 Huckepack geht's besser
Jährlich fahren 144.000 Lkws mit der „Rollenden Landstraße".

36 Das Internet fährt Bahn
Gratis-WLAN auf den Bahnhöfen und im Zug und das Handy als digitaler Infopoint und Ticketshop.

38 Alles auf Schiene
Warum immer mehr Österreicher auf die Bahn umsteigen.

40 Kundenumfrage
Die Kunden sind mit den ÖBB zufrieden.

41 Ein starkes Team
So funktioniert das Team ÖBB.

42 ÖBB & Social Media
Die Bahn auf Facebook & Co.

44 Karriere bei den ÖBB
1.000 Top-Jobs bis 2020.

47 Starker Mobilitätspartner
Die ÖBB bei Großevents.

48 Hilfe für Flüchtlinge
Die ÖBB sind in der Flüchtlingskrise eine verlässliche Stütze.

Editorial

Österreich ist ein Eisenbahnland

Die ÖBB sind nicht nur Österreichs größter Mobilitätsanbieter, dessen 6.360 Züge und 2.200 Busse täglich von rund 1,3 Millionen Passagieren genutzt werden. Die ÖBB sind auch ein wichtiger Teil der heimischen Wirtschaft und einer der größten Arbeitgeber und Lehrlingsausbilder im Land. Derzeit erlernen 1.750 Lehrlinge in 22 Lehrberufen bei den ÖBB einen Beruf, knapp 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen täglich für umweltfreundliche Mobilität, und mit Investitionen in Höhe von zwei Milliarden Euro jährlich sind die ÖBB die wichtigste Konjunkturlokomotive.

Wir laden Sie ein, mit uns eine Reise durch die faszinierende Welt der ÖBB zu machen. Lernen Sie die ÖBB als kundenfreundliches, serviceorientiertes und hochmodernes Verkehrsunternehmen kennen. Eine spannende und interessante Reise wünscht Ihnen
Ihre Redaktion

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
ÖBB-Holding AG, Konzernkommunikation und -marketing, Public Affairs,
Dr. Kristin Hanusch-Linser,
Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien
Projektleitung ÖBB:
Mag. Petra Lehrbaum, Matthias Flödl
Chefredakteur: Christian Neuhold
Autoren: Mag. Christina Badelt,
Ilse Königstetter, Dr. Susanna Sklenar
Creative Director: Gabriele Rosenzopf MSc
Grafik: Mag. Erwin Edtmayer
Fotoredaktion: Mag. Lydia Gribowitsch
Hersteller: Paul Gerin GmbH & Co KG,
2120 Wolkersdorf
Verlagsort: Taborstraße 1–3, 1020 Wien
Herstellungsort: Wien

COVER: ÖBB | FOTOS: JAN HETFLEISCH

Gleisbau- und Maschinenbautechniker in Knittelfeld

Der Gleisbautechniker Philipp Antonitsch, 18, kommt aus Feldkirchen in Kärnten und wohnt im Lehrlingsheim. „Anfangs war es eine Herausforderung, aber die habe ich super gemeistert." Auch der aus Seckau stammende Maschinenbautechniker Alfred Obrekar, 16, wollte unbedingt zu den ÖBB: „Durch meinen Job bin ich viel in der Natur. Und ich möchte in der Steiermark bleiben, weil daheim ist's am besten." Lehrlingsausbilder Karl Reibenbacher (seit 1984 im Einsatz) freut sich, dass so viel von den jungen Menschen zurückkommt: „Zwei Drittel schließen pro Jahr mit ausgezeichnetem und gutem Erfolg ab." Sein schönstes Geschenk: ein gravierter Zinnteller mit der Inschrift „Dankeschön an unseren Papa Karl". Natürlich von seinen Lehrlingen.

Eine Lehre fürs Leben

Abwechslungsreich, vielfältig, zukunftssicher: Österreichweit bieten die ÖBB jungen Menschen 22 Lehrberufe mit den besten Arbeitsplatzchancen.

FOTOS: JAN HETFLEISCH

Irina weiß ganz genau, was sie beruflich will. Die 19-Jährige strebt einen fixen Job im Eisenbahnsicherungsdienst bei den Österreichischen Bundesbahnen an. Die ersten Weichen dazu hat sie sich mit dem Entschluss, eine Lehre bei den ÖBB zu machen, selbst gestellt. Die gebürtige Wienerin befindet sich im vierten Lehrjahr der Ausbildung in Elektrotechnik, Anlagen- und Betriebstechnik in St. Pölten. „Die Lehre ist sehr vielfältig und cool. Vor allem das Arbeiten an den schweren Maschinen taugt mir", sagt Irina.

Sie sind zwar erst zwischen 15 und 20 Jahre alt, übernehmen aber schon viel Verantwortung. Die 1.750 Lehrlinge bei den ÖBB sind in unterschiedlichste Tätigkeitsbereiche im Bahnwesen involviert: Die Mädels und Jungs helfen bei der Montage von Schienen und Weichen, sie feilen, drehen, fräsen an Werkstücken, helfen mit, Logistik und Gütertransporte zu koordinieren, und bauen an Schotterbänken für Gleisanlagen. Sie lernen, wie man in Eisenbahnen mechanische Teile mit Elektronik verbindet, oder betreuen im ÖBB-Mobilitätsservice die Bahnkunden.

Top-Arbeitgeber ÖBB. Die ÖBB sind nicht nur einer der größten und vielfältigsten Arbeitgeber Österreichs, sondern auch einer der größten Ausbildungsbetriebe des Landes. Insgesamt bietet der Konzern 22 unterschiedliche Lehrberufe an, für die es österreichweit elf große ÖBB-Lehrwerkstätten gibt.

Dabei werden vorwiegend Ausbildungen in technischen Bereichen, aber auch kaufmännische und Speditionsberufe angeboten. Als eines der modernsten Bahnunternehmen Europas benötigen die ÖBB Spezialisten im Bereich hochentwickelter Technologien, daher werden seit 2010 sieben neue eisenbahnspezifische Lehrberufe angeboten: Betriebstechnik, Transporttechnik, Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik, Sicherungstechnik, Fahrzeuginstandhaltungstechnik und Telekommunikationstechnik.

Die ÖBB-Lehrlinge empfinden die Ausbildung als sehr abwechslungsreich. „Man kann hier in jedem Bereich etwas lernen, sei es in der Elektrik oder in der Mechanik. Auch Geschichtliches wird einem beigebracht. Und manches davon kann man auch privat nutzen, zum Beispiel beim Autoreparieren", sagt Lehrling Andreas K. Die Ausbilder seien streng, aber gerecht. „Wir sind hier eine große Gemeinschaft, wo jeder jedem hilft, wenn er mal nicht weiterweiß."

Für ambitionierte junge Leute, die sich auch den Weg an die Universität oder Fachhochschule offenhalten möchten, gibt es bei den ÖBB die Möglichkeit, die Lehre mit Matura abzuschließen. Weitere attraktive Extras sind zum Beispiel Zusatzausbildungen, Seminare, Auslandsprakti-ka oder die Teilnahme an nationalen und internationalen Lehrlingswettbewerben. Dietmar Rabl, Ausbilder bei den ÖBB: „Es macht einen stolz, wenn man sieht, wie sich die Lehrlinge jedes Jahr weiterentwickeln – im handwerklichen Sinn, aber vor allem auch menschlich." ■

Anlagen- und Maschinenbautechniker in Salzburg

Schweißen! Stephan Unterasinger ist überzeugt: Das ist das Coolste, was ihm sein Ausbilder Robert Stabauer beigebracht hat. „Er ist streng, aber trotzdem rennt auch mal der Schmäh", beschreibt der 18-Jährige die Zusammenarbeit. Anlagen- und Betriebs-, Maschinenbau-, Gleisbautechnik – diese drei Lehrberufe werden in der ÖBB-Werkstätte in Salzburg angeboten. Der Lehralltag besteht aus Schweißen, Bohren, Gewindeschneiden, Fräsen. „Ich mag die Abwechslung", sagt Stephan. „Ich finde es auch toll, dass man im Anschluss an die Lehre Zusatzmodule absolvieren kann." Und genau so eines möchte der gebürtige Villacher machen. „Lokführer bei den ÖBB wäre mein Traumberuf." Stabauer, der seit 24 Jahren bei den ÖBB ist, empfindet die Zusammenarbeit mit den Lehrlingen als höchst interessant: „Ich möchte den jungen Erwachsenen auch etwas fürs Leben mitgeben."

„Schweißen ist das Coolste, was mir der Robert beigebracht hat. Er ist zwar streng, aber trotzdem rennt auch mal der Schmäh.“

Stephan Unterasinger, Anlagen- und Maschinenbautechniker

Personenwagenbauerin in Attnang-Puchheim

„Ein Schreibtischjob ist nichts für mich." Diese Einsicht brachte Sandra Pretterer zum Entschluss, ihre Informatikausbildung an der HTL Leonding gegen einen technischen Lehrberuf zu tauschen. Jetzt absolviert sie bereits ihr drittes Lehrjahr bei den ÖBB in Attnang-Puchheim und ist glücklich. „Bis jetzt habe ich den Wechsel noch keinen Moment bereut", sagt die 19-jährige Umsteigerin. Dafür macht ihr die Tätigkeit im Personenwagenbau viel zu viel Spaß. Weiterbildung ist für Sandra Pretterer ein wichtiges Thema, und sie hat dafür schon konkrete Pläne: „Ich möchte Eisenbahninstandhaltungstechnik als zweiten Lehrberuf absolvieren." Diese Ambitionen freuen auch ihren Ausbilder Martin Graiger, der in modularen Berufen großes Potenzial sieht. „Bei den ÖBB stehen heute auch einem Facharbeiter vielfältige Karrierewege offen", bricht Graiger eine Lanze für technische Lehrberufe. Mit Zusatzausbildungen und persönlichem Engagement kann es der oder die Einzelne weit bringen.

Maschinenbautechnikerin in Innsbruck

Ines Slama (Bild links) liebt Züge. Diese Vorliebe hat sie von ihrem Papa „geerbt", der als Schlosser tätig ist. Klar war für die 18-Jährige auch, dass nach der Schule für sie nur ein Handwerk infrage kommt. „Ich arbeite gerne mit den Händen und mag alles Technische", räumt sie mit allen eventuellen Vorurteilen, die gegenüber Mädchen in technischen Berufen da und dort noch existieren mögen, auf. Jetzt ist sie eine von insgesamt vier weiblichen Auszubildenden in Innsbruck und im zweiten Lehrjahr als Maschinenbautechnikerin. „Die Mädchen sind flexibel und passen sehr gut ins Team", sagt Thomas Regenhard, der unter anderem auch Ines Slamas Ausbilder ist. Mit jungen Menschen zu arbeiten und Wissen an sie weiterzugeben ist für ihn nicht nur Auftrag, sondern auch eine besonders lohnende Aufgabe, der er mit Freude nachkommt. Darüber hinaus haben die ÖBB großes Interesse daran, rechtzeitig qualifizierte Arbeitskräfte heranzubilden. Denn der Bedarf wird in den nächsten Jahren weiter steigen.

„Der Job hier hat wirklich Wohlfühlcharakter. Man geht morgens mit einem Lachen rein und abends mit einem Grinser wieder heim. Das Betriebsklima ist echt super."

René Freithaler, Maschinenbautechniker

Betriebs- und Anlagentechnikerinnen in Graz

August Eisner, Lehrlingsausbilder der Lehrwerkstätte Graz, und sein Lehrling Melanie Suschek zeigen, was in der Ausbildung bei den ÖBB alles auf dem Programm steht. „Der Job hier hat wirklich Wohlfühlcharakter", sagt Kollegin und Anlagen- und Betriebstechnikerin Lisa Leitner, 16, die vom Gymnasium der Schulschwestern Eggenberg zu den ÖBB wechselte. Die Entscheidung für einen technischen Beruf hat sie nie bereut. Die 20-jährige Stefanie Fessler wiederum, Bürokauffrau im ersten Lehrjahr, schwärmt von den „vielen Möglichkeiten, die eine Ausbildung bei den ÖBB bietet": „Ich war im Zuge eines Auslandspraktikums sechs Wochen in England und konnte so meine Englisch-Sprachkenntnisse enorm verbessern. Auch an einer Bildungsreise nach Polen habe ich teilgenommen." Maschinenbautechniker René Freithaler, 22, fing mit der ÖBB-Lehre erst nach der Matura an: „Ich wollte Maschinenbau studieren, habe mich aber mehr für die Praxis interessiert. Hier habe ich schon beim Schnuppern gemerkt, dass man morgens mit einem Lachen reingeht und abends mit einem Grinser wieder heim. Das Betriebsklima ist echt super."

Maschinenschlosser in Wien-Floridsdorf

Der zweifache Familienvater Matthias Brunner hat selbst vor 23 Jahren seine Lehre als Maschinenschlosser in der Lehrwerkstätte Floridsdorf begonnen und ist hier seit 2014 Ausbilder. Auf seine 320 Schützlinge ist er mächtig stolz: „80 Prozent haben heuer mit Auszeichnung bestanden!" Ebenso begeistert ist er vom Flüchtlingsprojekt, das von den ÖBB und dem AMS ins Leben gerufen wurde. Seit vier Jahren haben Flüchtlinge die Möglichkeit, sich in Floridsdorf ausbilden zu lassen. Voraussetzung ist, dass sie die deutsche Sprache verstehen und sich ausdrücken können. Auch integrative Lehrlinge finden hier ihren Ausbildungsplatz. Diese haben fünf statt drei Jahre Zeit, die Ausbildung zu bestreiten. Von der guten Stimmung in Floridsdorf konnte sich auch der fußballbegeisterte Alexander Genger, 16, der nicht mehr in die HTL gehen wollte, überzeugen. Heute ist er glücklich, bei den ÖBB zu sein. Cool findet er, dass das Essen in der Kantine so gut ist und er im ÖBB-Lehrlingsheim einen tollen Platz für wenig Geld gefunden hat. Zudem seien die Ausbilder und Kollegen „recht leiwand", viele von ihnen zählt er zu seinen Freunden.

„Auf meine 320 Lehrlinge hier in Floridsdorf bin ich echt stolz. Immerhin bestehen 80 Prozent von ihnen die Lehrabschlussprüfung mit Auszeichnung."

Matthias Brunner, Lehrlingsausbilder

Gleisbautechniker in St. Pölten

Gleisbautechniker sowie Elektro- und Anlagenbetriebstechniker: Diese zwei Lehren werden in der Lehrwerkstätte St. Pölten angeboten. Andreas K. ist einer von jenen, die die Lehre mit Matura machen: „Vielleicht besuche ich nachher sogar noch die Fachhochschule und studiere Eisenbahn-Infrastrukturtechnik." Was dem 20-Jährigen an der Ausbildung gefällt, ist vor allem der gute Mix aus Theorie und Praxis. „Die Zusammenarbeit mit den anderen Lehrlingen ist super. Es sind einfach so unterschiedliche Charaktere hier, was das Miteinander besonders spannend macht. Wir sind eine richtige kleine eingeschworene Gemeinschaft. Und die Ausbilder sind reich an Wissen." Wie etwa Dietmar Rabl. Er zeigt den jungen Menschen die Arbeit an den Werkzeugmaschinen und im Labor und lehrt sie Hydraulik und Elektropneumatik. „Die Lehrlinge sind heutzutage viel kritischer und fragen mehr nach. Das macht die Zusammenarbeit interessant, aber auch herausfordernder", so der 52-Jährige. Auf seinen Schützling Andreas ist er besonders stolz: „Der Junge ist seinem Alter einfach weit voraus."

Diese Frau hat ihre Taurus-Lok locker im Griff

Mit 26 Jahren ist Gudrun Adlboller zwar nicht die jüngste Lokführerin bei den ÖBB, doch die Berufsquereinsteigerin kann schon mit beachtlichen Erfolgen aufwarten.

LISA ist Österreichs einziger Zugsimulator

Auf den ersten Blick wirkt der Zugsimulator LISA wie eine echte Lok mit Knöpfen, Hebeln und Monitoren und abgeschlossener Fahrerkabine. Tatsächlich wird hier beschleunigt und gebremst, es werden Sicherheitseinrichtungen betätigt und wichtige Signale gegeben bzw. beachtet. Auch Notfälle werden trainiert – etwa für den Fall, dass sich eine Kuh auf die Gleise verirrt. Auf alle Fälle muss das Sifa-Pedal (Sicherheitsfahrschaltung) alle 20 Sekunden per Fuß gedrückt werden – so weiß man, dass es dem Lokführer gut geht. Wer zu drücken vergisst, bringt den Zug zum Stillstand. Denn: In der echten Führerkabine gibt es keinen Autopiloten. Die theoretische LISA-Ausbildung ist daher sehr wichtig.

Es war purer Zufall", beschreibt Gudrun Adlboller ihren Weg in die ÖBB-Triebfahrzeugkabine, denn zunächst war sie im Baustoffgroßhandel tätig. „Doch gleich nach meiner ersten Fahrt war ich mir sicher: Ich habe meinen Traumberuf gefunden." Auf jeden Fall, so Adlboller, sollte man für diesen Job „technisches Verständnis mitbringen und sich nicht davon abschrecken lassen, dass man viel Neues zu lernen hat – vor allem in den Bereichen Mechanik, Bremstechnik oder Elektrik". Inzwischen wurden bereits vier andere Lokführerinnen von ihr ausgebildet und erfolgreich durch die technischen Teilprüfungen geführt.

Besonders mag es die 26-Jährige, am Führerstand quasi ihre eigene Chefin zu sein, und sie ist stolz darauf, dass sie täglich zwischen 300 und 600 Personen zwischen Bratislava und Wien Umgebung oder Mürzzuschlag befördert. Zu ihren persönlichen Highlights gehört, wenn sich Fahrgäste für die schöne Fahrt bedanken.

Schichtdienste. Beworben hat sich Adlboller für ihren Traumjob 2009 via ÖBB-Jobbörse. Nach der Einladung zum Bewerbungsgespräch musste sie einen psychologischen Eignungs- und Reaktionstest sowie einen Test für technisches Verständnis absolvieren. Auch ihre gesundheitliche Eignung wurde geprüft. „Wichtig ist auch, dass man mit Schichtdiensten umgehen kann."

Die 38,5-Stunden-Arbeitswoche teilt sich in vier Schichtdienste auf: 18 bis 6 Uhr, 19.23 bis 6.24 Uhr, 10.44 bis 8.30 Uhr und 7 bis 18.20 Uhr. „Das hat Vor- und Nachteile", so die ÖBB-Mitarbeiterin, „zum Beispiel kann Silvester ein ganz normaler Arbeitstag sein, dafür kann ich aber während der Woche tagsüber einkaufen gehen oder bei Schönwetter am Pool liegen."

Männerdomäne? Die neunmonatige Ausbildung zum Triebfahrzeugführer in den Dienststellen Wien Hauptbahnhof, Wien Westbahnhof, Floridsdorf, Wien Zentralverschiebebahnhof oder Matzleinsdorf wird in Wörth bei St. Pölten finalisiert. Dort wird am Fahrsimulator Locomotive Interactive Simulator (LISA), einer realitätsnahen Nachbildung eines Führerstands, geübt. Dazu kommen Fahrten mit diversen Triebfahrzeugen und bei Verschubtätigkeiten.

Als Frau in einer bisherigen Männerdomäne fühlt sich Gudrun Adlboller durchaus wohl: „Ich werde voll und ganz akzeptiert." Der allgemeine Umgang miteinander sei mit Frauen im Team sogar besser, bestätigen ihre männlichen Kollegen. Und so nimmt die ambitionierte Frau aus Deutsch-Wagram immer wieder gerne Platz in ihrer Führerkabine. Durch das riesige Sichtfeld kann sie die Landschaft aus einer besonderen Perspektive bewundern: „Die Schienen sind wie ein Lebensweg, es gibt keinen schöneren Sonnenaufgang oder Sonnenuntergang als von meinem täglichen Arbeitsplatz", sagt die junge Chefin der 86 Tonnen schweren Taurus-Lok, und Freude und Zufriedenheit sind ihr ins Gesicht geschrieben. ■

FOTOS: IAN EHM

Lokführerinnen gesucht: Jetzt durchstarten!

Die ÖBB denken und arbeiten für den Markt – und Frauen machen mit rund 56 Prozent die Mehrheit der ÖBB-Fahrgäste aus. Der Konzern verfolgt bereits seit 2011 aktiv die Gleichstellung von Frauen und Männern und hat sich mit einer Gleichstellungspolicy diesbezüglich klare Ziele vorgegeben: Bis 2020 soll der Frauenanteil in allen Unternehmensbereichen erhöht werden – auch unter den Lokführern.
Bei den technischen Lehrberufen beträgt der Frauenanteil bereits 10,6 Prozent, nimmt man alle Lehrberufe, sind es sogar 16,1 Prozent. Der Gesamtanteil an Frauen bei den ÖBB liegt bei 11,7 Prozent – auch hier ist die Tendenz steigend.
Insgesamt beschäftigen die ÖBB rund 3.870 Triebfahrzeugführer, davon 60 Frauen.
Mehr Infos & Bewerbungen: oebb.at/bb

Arbeitsplatz Taurus-Lok. Gudrun Adlboller hat bei den ÖBB ihren Traumberuf als Lokführerin gefunden.

Die Kapitänin der Landstraße

Der Wecker einer ÖBB-Postbuslenkerin läutet manchmal mitten in der Nacht. Doch ein Frühdienstbeginn um 4.35 Uhr und ein Arbeitsende um 13.13 Uhr bedeuten für Ingrid Schalk vor allem Zeit für die Familie und sich selbst.

An einem langen Diensttag mit einer Lenkzeit von acht Stunden 41 Minuten legt die ÖBB-Regional-Postbuslenkerin Ingrid Schalk rund 195 Kilometer zurück. Doch das stört die 51-Jährige aus Nußdorf ob der Traisen in Niederösterreich nicht. Ganz im Gegenteil: Sie hat sich einst bei den ÖBB unter anderem auch deshalb beworben, um Job und Kinder gut vereinbaren zu können. Ihre Sonntage sind grundsätzlich frei, hat sie mal am Samstag Dienst, wird dieser mit einem freien Tag während der Woche ausgeglichen. Das Fahren macht ihr am meisten Spaß, erzählt sie, aber auch der persönliche Kontakt zu ihren Fahrgästen: „Eine Schülerin wollte nur mit mir fahren", lacht sie, „leider war das aufgrund der wechselnden Dienstzeiten nicht immer möglich."

Mit dem St. Pöltener Regionalbus fährt die Familienmutter zwischen Unterradlberg, Harland, Kremserberg und St. Pölten. Es versteht sich für die technisch versierte Frau von selbst, dass sie auch die Betankung übernimmt, dazu gehört auch die tägliche Überprüfung ihres Fahrzeugs auf dessen Betriebstauglichkeit. Ebenso sind immer eine Kontrolle der Lampen, des Öls, der Scheiben- und Kühlflüssigkeit sowie eine Fahrt durch die Waschstraße erforderlich. Ist etwas nicht in Ordnung, wird dies ins Werkstättenbuch eingetragen – und die ÖBB-Mechaniker übernehmen.

Abwechslungsreich. „Anfangs war ich bei den Kindern zu Hause, danach habe ich acht Jahre lang mit einem Transitbus Schulkinder in die Schule geführt. Den Lkw-Führerschein wollte ich schon mit 20 Jahren machen. Über eine Bekannte habe ich gehört, dass die ÖBB Busfahrer suchen, und so habe ich mich beworben", erzählt Schalk. „Es ist wirklich mein Traumjob, weil ich jeden Tag andere Strecken fahre und immer andere Dienste habe, so bleibt es abwechslungsreich. Die Ruhezeiten werden strikt eingehalten und das Arbeitsklima ist hervorragend."

Insgesamt lenken derzeit fünf Frauen die ÖBB-Regional-Postbusse, hinzu kommen 286 männliche Kollegen. Christian Umlauf, Standortleiter der Verkehrsleitung St. Pölten, freut sich über jede weibliche Mitarbeiterin, die sich bewirbt: „Der Prozentsatz an Frauen liegt bei uns aktuell bei 1,75 Prozent, und die Fahrgäste sind mit ihnen sehr zufrieden. Ich wünsche mir sehr, dass wir bald mehr Frauen im Team haben."

Voraussetzungen. Um Postbuslenker bei den ÖBB zu werden, ist ein D/D95-Führerschein erforderlich. Und natürlich die Freude am Fahren sowie am Kontakt zu den Fahrgästen. Zudem absolviert man alle fünf Jahre fünf Weiterbildungsmodule *(siehe Kasten)*. Wer sich bewirbt, muss eine Testung mit einem ÖBB-Buslenker absolvieren, beim schriftlichen Test geht es um Allgemeinverständnis, den Bezug zu Technik und den Umgang mit Kunden. Ein Diktat, ein Rechenbeispiel und eine Wegbeschreibung gehören ebenfalls zur Prüfung.

Der Führerschein muss grundsätzlich selbst finanziert werden, allerdings

Gleichstellungspolicy der ÖBB und Diversity Charta 2020

Seit 2011 gilt in Österreich Chancengleichheit für alle, also u. a. eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten für Eltern – für Väter wie für Mütter. Bei den ÖBB sollen künftig mehr Frauen zu den Mitarbeitern gehören – mit gleichen Karrierechancen. Zu diesem Zweck sieht die ÖBB-Unternehmensstrategie konkrete Diversity-Ziele bis 2020 vor: kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei Neubesetzungen von Führungspositionen, bei Neuaufnahmen und bei der Lehrlingsausbildung auf jeweils 20 Prozent, bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie und bei den Aufsichtsräten der ÖBB-Inlands AG und GmbH auf jeweils 25 Prozent.

FOTOS: IAN EHM (5)

Im Einsatz. Auf 900 Linien sind die ÖBB-Postbusse wichtige Transportmittel im Nahverkehr.

Eco-Training. Postbuslenkerin Ingrid Schalk wird laufend in ökologischer Fahrweise geschult.

Vielfältige Weiterbildung

Alle Postbuslenker der ÖBB müssen im Fünfjahresrhythmus fünf Weiterbildungsmodule absolvieren.

> **Markt, Kunde und Lenker.** Ergonomische Haltung bis Ernährungslehre, Rechte und Pflichten, Konfliktmanagement.
> **Rechtsvorschriften und Straßenverkehrsrisiken.** Umgang mit Risiken im Straßenverkehr, Verhalten in Notfällen, sozialrechtliche Rahmenbedingungen.
> **Modern Driving.** Optimaler Kraftstoffverbrauch sowie Drehzahlbereich und optimales Bremsverhalten.
> **Eco-Training & Sicherheitstechnik.** Ressourcenschonung, ökologische und ökonomische Grundlagen, Klimaschutz.
> **Sicher & komfortabel unterwegs.** Sicherheit und Komfort für den Fahrgast, rücksichtsvolles Verkehrsverhalten.

gibt es bereits Überlegungen, diesen eventuell für die Lenker vorzufinanzieren. Nach einer positiven Bewerbung kommt es jedenfalls bereits zwei bis drei Wochen später zu einer Aufnahme.

Zehnmal um die Erde. Auch bei Ingrid Schalk dauerte es nicht lange bis zur Zusage der ÖBB. Seither zählt sie mit Begeisterung zum Team. Gefrühstückt wird immer zu Hause, dann fährt die Postbuslenkerin mit dem Auto ca. 15 Minuten zur Dienststelle. Dort gibt es die Ausfahrtsliste, auf welcher der jeweilige Fahrer und die Buszuteilung vermerkt sind. Durch das Einstecken der Fahrerkarte in den Kartenleser im Bus wird die Anwesenheit überprüft. Ab diesem Zeitpunkt beginnt der eigentliche Dienst.

Nimmt man österreichweit alle Postbuslenker der ÖBB zusammen, so leisten sie Beachtliches: Von der Kilometeranzahl her fahren sie auf 900 Linien täglich zehnmal um die Erde, wobei sie insgesamt rund 22.000 Haltestellen ansteuern. Für die Niederösterreicherin Ingrid Schalk ist ihr Job jedenfalls ihr Traumberuf. ■

Grüne Punkte für die Umwelt

Jeder gefahrene Bahnkilometer kommt mehrfach der Umwelt zugute. Denn wer Green Points sammelt, unterstützt acht ausgewählte Naturprojekte.

Ein Paradies für Amphibien

Amphibien zählen zu den am meisten gefährdeten Tierarten des Landes. Die March-Thaya-Auen an der Grenze zu Tschechien und der Slowakei sind Lebensraum für fast 70 Prozent aller heimischen Amphibienarten. Unter ihnen befinden sich auch die EU-weit geschützten Arten Rotbauchunke und Donau-Kammmolch. Der 1.000 m² große, auf Bahngrund befindliche „Haustümpel" zählt dabei zu den wichtigsten Projektgewässern. Bis vor zehn Jahren konnten dort noch Erdkröten, Rotbauchunken, Donau-Kammmolche und Laubfrösche nachgewiesen werden. Gemeinsam mit dem WWF soll hier neuer Lebensraum geschaffen und der gesamte „Haustümpel" um fast einen Meter vertieft werden, damit sich Froschlarven ungestört entwickeln können.

Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel Österreichs. Die Mobilitätsangebote der ÖBB sorgen jeden Tag dafür, dass Österreich ein Stück grüner wird: Mit der Bahn sind Reisende 12-mal klimafreundlicher unterwegs als mit dem Pkw und 13-mal klimafreundlicher als per Flugzeug. Insofern tun die ÖBB ganz automatisch viel dafür, dass die Natur so wenig CO_2 wie nur möglich abbekommt. Die steigenden Fahrgastzahlen sind demnach nicht nur erfreulich für die Unternehmensbilanz, sondern auch für die Umwelt.

Gelebte Nachhaltigkeit. Umweltfreundliche Mobilität ist für den Mobilitätsdienstleister auch sonst nicht nur ein Schlagwort. Die ÖBB sind nachhaltig unterwegs – mit Bahnstrom aus erneuerbaren Energien, hauptsächlich Wasserkraft, und zeitgemäßen, klimafreundlichen Technologien – Stichwort Rückspeisebremsen. Triebfahrzeugführer und Postbuslenker wissen genau, wie man strom- bzw. spritsparend fährt, und jede Tonne an Gütern, die nicht mit dem Lkw, sondern mit der Bahn befördert wird, schont die Umwelt. Tagtäglich gelebte grüne Mobilität. Österreichs Bahnfahrer, die täglich das Auto stehen lassen und stattdessen den umweltfreundlichen Zug nehmen, sparen mit ihren Fahrten jährlich rund drei Millionen Tonnen CO_2 ein. Das ist ein unverzichtbarer und wertvoller Beitrag zum Umweltschutz, den die ÖBB jetzt zusätzlich für alle sichtbar und erlebbar machen.

Green Points Initiative. Im Rahmen der ÖBB Green Points Initiative sammeln Tausende Österreicherinnen und Österreicher seit Herbst 2014 unter dem Motto „Je mehr Sie Bahn fahren, desto grüner wird's" mit jeder einzelnen Fahrt Green Points und unterstützen damit konkrete Umweltprojekte. Damit trägt jeder einzelne ÖBB-Kunde aktiv zu lebenswerteren Bedingungen für Tiere, Pflanzen und Menschen bei. Jede Bahnfahrt vergrößert die Anzahl an Green Points, die in eines der aktuell acht Umweltprojekte investiert werden. Wer mitmachen möchte, braucht sich nur einmalig zu registrieren, via Smartphone eines der ange-

FOTOS: GETTY IMAGES (3), THINKSTOCK

botenen Umweltprojekte, denen die Green Points zugutekommen sollen, auszuwählen und Start und Ende jeder Bahnfahrt in die App einzutragen.

Stattliches Konto. Im Herbst 2015 stand das Punktekonto des ÖBB-Programms bei 22 Millionen Green Points – das sind 22 Millionen Kilometer, die auf der Schiene zurückgelegt wurden. Denn jeder gefahrene Bahnkilometer entspricht einem Green Point. Das Motto „Österreich blüht auf" steht dabei für all jene Maßnahmen, die dadurch in Gang gebracht und schließlich bei Erreichen der Gesamtpunktezahl auch umgesetzt werden. Die Ziele der vielfältigen Green Points Initiative sind:

- die Förderung der Pflanzenvielfalt in unserem Land,
- die Stärkung heimischer Tierarten,
- der Schutz von teils durch den Bahnverkehr beeinträchtigten Tieren,
- die Nutzung bestehender Bahninfrastruktur zum Wohle von Flora und Fauna,
- das Bewusstsein zu schaffen, dass wir gemeinsam Großes erreichen können.

Lehrlinge bauen Bienendomizile. Das erste Projekt, das dank der Green-Points-Sammler schrittweise umgesetzt wird, ist „Blühende Landschaften". Damit erging ein klarer „Bauauftrag" an die ÖBB-Lehrlinge in der Lehrwerkstätte Floridsdorf, die insgesamt hundert Wildbienen- und Nützlingshotels anfertigen werden. Die ersten Wildbienendomizile stehen bereits auf dem Areal der Lehrwerkstätte, weitere für Bahnhöfe, Kraftwerksstandorte bzw. Flächen, die der Energieversorgung dienen, werden folgen. „Junge Menschen sind unsere Kunden und Mitarbeiter von morgen und damit auch unsere Zukunft", sagt Thomas Schuh, Nachhaltigkeitskoordinator der ÖBB-Infrastruktur. „Wir wollen sie für umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität sensibilisieren und ihnen zeigen, wie wir unsere Natur schützen können. Durch den Bau von hundert Bienenhotels können unsere Lehrlinge Nachhaltigkeit erleben." Auch die Umgebung rund um die Hotels wird bienenfreundlich gestaltet, etwa durch die Aussaat von Futterpflanzen und die Verbesserung des Blütenangebots. Dadurch entstehen neue, qualitativ wertvolle Lebensräume für Bienen und andere Insekten, die maßgeblich für den Erhalt der ökologischen Vielfalt und funktionierende natürliche Prozesse verantwortlich sind. Durch die geplante Kooperation mit Imkerverbänden, Vereinen und der ÖBB-Landwirtschaft wird auch die traditionell starke Verbindung zwischen den ÖBB und der Imkerei neu belebt.

Grüne Businesskunden. Nicht nur Österreichs Bahnfahrer und die ambitionierten Mitarbeiter der ÖBB sammeln fleißig Green Points, auch zahlreiche Unternehmen wie Spar, Bank Austria, Post oder die Raiffeisenlandesbank OÖ beteiligen sich an der Initiative. Die vom Unternehmen gesammelten Green Points werden auf ein Projekt übertragen. Als Firmenteam sammelt man gemeinsam mit Mitarbeitern, Partnern und Kunden Punkte. Das Feedback der Businesskunden dazu ist sehr positiv. ■

Tiere als Landschaftspfleger

Weidende Tiere an Bahndämmen gehören weitgehend der Vergangenheit an. Damit hat sich das gesamte Landschafts- und Erscheinungsbild entlang der Bahn stark verändert. Im Rahmen des Projekts „Grasende Landschaftspfleger" sollen bestimmte Gebiete des vielseitigen Flächenangebots neu beweidet werden. Dies trägt zur Erhöhung der biologischen Vielfalt und zur Verhinderung des Eindringens von gebietsfremden Pflanzenarten bei. Als „Landschaftspfleger" werden je nach Lage und Beschaffenheit des Areals verschiedene Weidetiere eingesetzt. Nach Möglichkeit werden das alte Haustierrassen wie das Krainer Steinschaf oder das Kärntner Brillenschaf sein. Damit wird auch ein wichtiger Beitrag zur Erhaltung dieser seltenen Rassen geleistet.

Jetzt mitmachen! So einfach sammeln Sie Green Points:
Zunächst lassen Sie sich im Internet unter *oebb.at/greenpoints* registrieren, und schon ab der nächsten Bahnfahrt können Sie wertvolle Green Points für die Stärkung unseres Lebens- und Naturraums sammeln.

1. Laden Sie die Green Points App auf Ihr Mobiltelefon oder Ihr Tablet.
2. Bestätigen Sie via Smartphone Start und Ende Ihrer Bahnfahrt per Knopfdruck. Die Fahrt wird sofort in Green Points umgerechnet.
3. Wählen Sie aus einem der acht Umweltprojekte und investieren Sie Ihre Green Points.
4. Vernetzen Sie sich mit Kollegen, Freunden oder anderen Personen und sammeln Sie gemeinsam Green Points.

Viele Plätze für Bienen

Kein Leben ohne Bienen! Mit dem Projekt „Blühende Landschaften" sollen wertvolle Lebensräume für Bienen geschaffen werden, die als wichtigste Bestäuber wesentlich für den Erhalt der ökologischen Vielfalt und eines intakten Ökosystems verantwortlich sind. Zu diesem Zweck errichten Lehrlinge der ÖBB Wildbienen- und Nützlingshotels. Als Standorte werden unter anderem Flächen rund um ÖBB-Lehrlingsheime, Lehrwerkstätten, Verkehrsstationen, Kraftwerke bzw. Flächen, die der Energieversorgung dienen, ausgewählt. Zudem wird die jeweilige Umgebung dieser Hotels bienenfreundlich gestaltet, etwa durch die Aussaat von Futterpflanzen und die Verbesserung des Blütenangebots.

Freie Flugbahn für den Uhu

Der Uhu zählt zu den faszinierendsten Raubvögeln des Landes. Doch das seltene Tier gehört heute in Österreich zu den potenziell bedrohten Tierarten. Das Projekt „Flugbahn frei für den Uhu" soll einen Beitrag zum Schutz des nachtaktiven Vogels leisten und dessen Lebensraum sicherer machen. Vor allem die Stromleitungen stellen ein hohes Risiko für große Vogelarten dar. Durch die Installierung von Schutzeinrichtungen soll ein wichtiger Beitrag zum Schutz der Vögel vor tödlichen Unfällen durch Stromschlag und somit zum Erhalt dieser faszinierenden Vogelart geleistet werden.

Ecotuning in Wien

Neue grüne Oasen für die Millionenmetropole: Auch in urbanen Räumen befinden sich entlang der ÖBB-Bahnstrecken zahlreiche Flächen, die sich für eine ökologische Aufwertung eignen. Im Rahmen dieses Projekts sollen auf dafür geeigneten Arealen in der Stadt neue Ökosysteme entstehen. Dies geschieht unter anderem durch die Errichtung von Biotopstrukturen, Neophytenbekämpfung, das Pflanzen von Bäumen, Hecken und Sträuchern, die Verbesserung des Blütenangebots und viele weitere Maßnahmen. Ein Schwerpunkt ist dabei auch der Schutz jener trockenheitsliebenden Tier- und Pflanzenarten, die sich besonders gerne auf Bahnflächen ansiedeln. Der Lebensraum Stadt wird vielseitiger und ökologischer.

FOTOS: GETTY IMAGES (5), CORBIS IMAGES, THINKSTOCK

Wir pflanzen einen Wald

Mit diesem Projekt soll ein neuer ÖBB-Kundenwald entstehen – ein wertvoller Beitrag zum Erhalt des Artenreichtums in Österreich. Bereits 2012 und 2013 wurden im von der UNESCO als Biosphärenpark anerkannten Gebiet im Wienerwald gemeinsam mit den ÖBB-Kunden 200 Elsbeeren-Gruppen gepflanzt. An dieses Projekt anschließend, soll nun ein weiterer Kundenwald an einem anderen Standort in Österreich entstehen und in Folge forsttechnisch betreut werden. Das gezielte Pflanzen und Pflegen von seltenen Baumarten ist ein aktiver Beitrag zur Sicherung und zum Ausbau der biologischen Vielfalt in der jeweiligen Region. Die neu gesetzten Pflanzen sollen im Revier selbst gezogen werden.

Ein Heim für Fledermäuse

Stillgelegte Tunnelanlagen sollen künftig Fledermäusen als neues Zuhause dienen. Viele Fledermausarten gelten laut „Roter Liste" in Österreich als gefährdet, stark gefährdet oder sogar vom Aussterben bedroht. Nicht mehr benötigte ÖBB-Tunnelanlagen sollen deshalb Fledermäusen als Winterquartier dienen und somit sinnvoll zum Wohl dieser besonderen Säugetiere eingesetzt werden. Als erste Standorte werden alte Tunnelbauwerke an der Tauernsüdstrecke bei Mallnitz ausgewählt, die aufgrund der Neutrassierung der Strecke nicht mehr benötigt werden. Damit wird ein aktiver Beitrag zum Artenschutz geleistet.

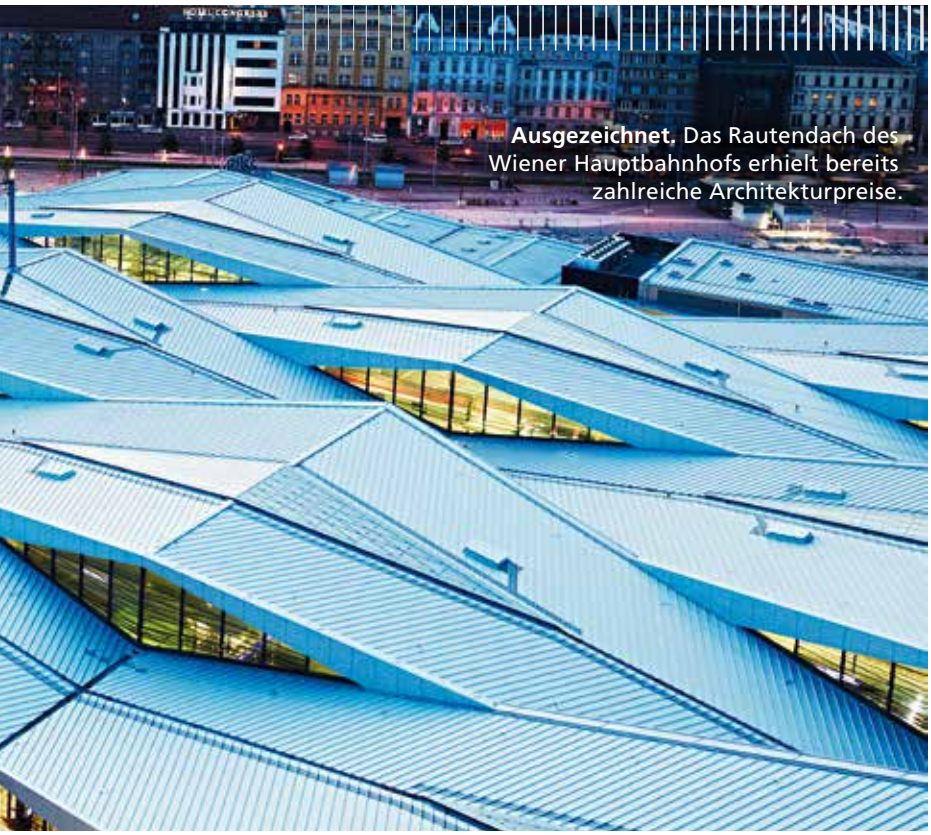
Der Sakerfalke im Aufwind

Mitte der 70er-Jahre galt der Sakerfalke in Österreich als beinahe gänzlich ausgestorben. Heute wird der Bestand in Europa auf kaum mehr als 700 Brutpaare geschätzt, in Österreich sind es gar nur noch 50. Beim Projekt „Aufwind für den Sakerfalken" werden auf ÖBB-Hochspannungsmasten Nistplattformen errichtet. Auf diesen sind die Vögel ungestört und finden ideale Aussichtspunkte für die Jagd genauso vor wie ruhige Brutplätze. Jungtiere, die gerade das Fliegen lernen, profitieren von den unzähligen Streben der Masten als Möglichkeit zum Zwischenlanden. Zurzeit wird nach Standorten für Nisthilfen gesucht.

Europas neue Eisenbahn-

Einkaufsmeile.
Einkaufen und Genießen in über 90 Shops und Lokalen.

FOTOS: PHILIPP HORAK / ÖBB (2)



Ausgezeichnet. Das Rautendach des Wiener Hauptbahnhofs erhielt bereits zahlreiche Architekturpreise.

Drehscheibe

Wiens Hauptbahnhof ist nicht nur der größte und meistfrequentierte Bahnhof Österreichs, sondern auch das größte Einkaufszentrum im Sonnwendviertel, dem neuen Wiener Stadtteil.

Katharinas Zug fährt in einer Stunde vom Bahnsteig los. Die 23-Jährige will ihre Freundin in Prag besuchen. Die Wartezeit damit zu überbrücken, einfach nur rumzusitzen, kommt für die junge Studentin nicht infrage. Shoppen ist angesagt – und hier hat Wiens Hauptbahnhof einiges zu bieten! Sie kauft sich ein Kleid für den Herbst, zwei Bücher und für die tschechische Freundin ein Paar Ohrringe als Mitbringsel. „Ich finde es sehr praktisch, wenn man vor oder nach der Reise noch ein wenig bummeln kann", schwärmt Katharina.

Flanieren, Shoppen, Gustieren. Stolze 90 Geschäfte und Gastronomiebetriebe befinden sich in dem neuen Einkaufszentrum, der ÖBB-BahnhofCity Wien Hauptbahnhof. Die zahlreichen Shops und Lokale laden nicht nur Bahnfahrer, sondern auch Anrainer des neuen Stadtviertels zum Verweilen, Flanieren, Shoppen und Gustieren ein. Beim Branchenmix wurde auf Ausgewogenheit geachtet. Man kann hier Dinge für den täglichen Bedarf kaufen, findet aber auch trendige Shops und attraktive Marken vor.

Unter anderem befinden sich aus dem Bereich Lebensmittel und Gastronomie Interspar, L'Osteria, Felber, Ströck, Heberer, Anker, McDonalds, Burger King, Starbucks, Radatz, Tschibo und die Kurkonditorei Oberlaa am Wiener Hauptbahnhof. Aber auch Modeanbieter wie New Yorker, Deichmann, Calzedonia, Tezenis, Promod, Turek und Intimissimi sind hier präsent. Sportbegeisterte findet man bei Hervis. →

Flughafenanbindung

Ab jetzt geht es auch aus dem Westen ohne Umsteigen zum Airport Wien. Möglich wird das durch eine neue Gleisverbindung in Kledering, über die von der Weststrecke kommende Fernverkehrszüge über den Wiener Hauptbahnhof zum Flughafen Wien geführt werden können. Reisende ab/bis Linz genießen bereits direkte, schnelle und komfortable Verbindungen zum Flughafen Wien. Alle zwei Stunden steht ein ICE in Linz zum Einsteigen bereit, die Fahrzeit verkürzte sich auf eine Stunde und 45 Minuten. AIRail: Komfort & Bonusmeilen. Das neue AIRail der Austrian Airlines ermöglicht die Buchung von Zug und Flug mit nur einem Ticket. Plus: Online-Check-in, Boarding-Pass-Ausdruck am Terminal im Linzer Hauptbahnhof, Miles-&-More-Prämien- und -Statusmeilen sowie Bordrestaurant.

Imposanter Foodcourt. Ein gutes Schnitzel, ein saftiger Burger oder doch Sushi? Wer hungrig ist, findet hier eine große Auswahl an Speisen. Das Erdgeschoß beherbergt einen Foodcourt mit Gastronomiebetrieben wie Wienerwald, Nordsee, Akakiko oder einem indischen Lokal namens Chutney. Wer lieber selbst kochen will, muss einen Stock tiefer fahren – im Untergeschoß des Wiener Hauptbahnhofs befindet sich ein Markt für frische Erzeugnisse.

Hat jemand weder Hunger noch große Lust zum Shoppen – auch kein Problem! Auf den mehr als 800 Sitzplätzen in konsumfreien Zonen kann man entspannt ein Buch lesen und auf seinen Zug warten. In den Gastronomiebetrieben und im Bereich des Frischemarkts gibt es zusätzlich mehr als 700 Sitzplätze. Außerdem bietet der Wiener Hauptbahnhof stolze 1.000 Fahrradabstellplätze sowie eine Tiefgarage mit 600 Stellplätzen. Was Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit schwerem Gepäck, ältere, gebrechliche Menschen und Personen im Rollstuhl am Hauptbahnhof besonders zu schätzen wissen: Er ist durchgängig ohne Stufen benutzbar.

Neues Wahrzeichen von Wien. Im Herbst 2014 wurde Österreichs größter Bahnhof eröffnet. Fünf Jahre haben die Bauarbeiten am Wiener Hauptbahnhof, einem Projekt der ÖBB-Bahnhofsoffensive, gedauert.

Im Vollbetrieb rauschen täglich unzählige Züge an die modernen neuen Bahnsteige, damit ergeben sich für die Reisenden noch nie dagewesene Verkehrsverbindungen – direkt aus dem Herzen der Stadt in alle Welt. Im Dezember 2015 geht der Hauptbahnhof in Vollbetrieb, der gesamte Fernverkehr spielt sich dann hier ab. Der neue Hauptbahnhof ist somit kein Kopfbahnhof, sondern ein Durchgangsbahnhof und dient als Verkehrsdrehscheibe, an der drei der vier TEN-Achsen, die durch Österreich führen, zusammentreffen. Damit rücken Wien und die gesamte Ostregion in das Zentrum Europas.

Foodcourt Nord

Bahnsteig S-Bahn

ÖBB Reisezentrum

Zu den wichtigsten Neuerungen im Fahrplan 2015 gehört zum Beispiel, dass alle Fernverkehrszüge von und in Richtung Süden (Steiermark, Kärnten, Italien, Slowenien), Osten (Budapest) und Norden (Brünn, Prag, Warschau) zusätzlich zu Wien Meidling auch am neuen Wiener Hauptbahnhof halten. So reist man jetzt um 39 Minuten schneller von Wien nach Prag, von Linz zum Flughafen Wien hat sich die Fahrzeit um 23 Minuten verkürzt.

FOTOS: PHILIPP HORAK / ÖBB (5)

Große Halle

Seine „grüne" Seite. Der neue Wiener Hauptbahnhof ist aber auch ein hochmodernes Portal in die Welt des umweltfreundlichen Bahnreisens. Nicht nur das: Auch der Bahnhof selbst ist eine Wohltat für Umwelt, Ressourcen und Menschen. Schon in der Planungsphase wurde größter Wert auf einen sorgfältigen und nachhaltigen Umgang mit der Umwelt gelegt: Um eine eventuelle Klimabelastung durch Luftschadstoffe und die zu erwartende Lärmentwicklung abschätzen zu können, wurden drei Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Bereits während der Baustellenphase haben die ÖBB-Verantwortlichen an die Umgebung gedacht: Wer sich jemals in der Nähe einer großen Baustelle aufgehalten hat, auf der riesige Mengen an Erd-, Beton- und Schottermassen bewegt werden, weiß, dass die damit einhergehenden Transporterfordernisse selbst das robusteste Gemüt zermürben können. Lkw-Fahrten mit Schutt und Material sind nicht nur enorm laut, sie sorgen auch für viel Staub und Dreck und machen auf Dauer Straßenbeläge kaputt. Durch intelligente Baulogistik wurden rund 46.000 Lkw-Fahrten vermieden. Den größten Beitrag leistete die Schiene, denn der Bahntransport von Aushubmaterial ersparte rund 30.000 Lkw-Ladungen. Was im Endeffekt nicht nur Lärm, sondern auch CO_2-Emissionen reduziert hat.

Zahlen & Fakten.
50 Hektar umfasst die Verkehrsfläche des neuen Wiener Hauptbahnhofs samt fünf überdachten Inselbahnsteigen, 14 Aufzügen, 29 Rolltreppen und 800 Sitzplätzen. Das sind weniger als 50 Prozent der ursprünglichen 109 Hektar für Süd- und Ostbahnhof. Auf den verbleibenden 59 Hektar wurden 550.000 m² Bürofläche und 5.000 Wohneinheiten für rund 13.000 Menschen errichtet.

Energie aus der Sonne. Natürlich benötigt der neue Gebäudekomplex auch Energie für die Fußbodenheizung und Kühlung, um eine angenehme Raumtemperatur zu gewährleisten. Deshalb wurde auf den fünf Bahnsteigdächern des neuen Hauptbahnhofs eine 1.200 Quadratmeter große Fotovoltaikanlage zur Stromgewinnung installiert. Die Paneele erzeugen 128 MWh pro Jahr, dies ergibt eine CO_2-Einsparung von bis zu 52 Tonnen jährlich. Durch die zusätzliche Nutzung von Geothermie kann pro Jahr eine Einsparung von 415 Tonnen Kohlendioxid erzielt werden.

Für die Reinigung der Zugtoiletten setzen die ÖBB auf Regenwasser, das in einem 1.500 Kubikmeter großen Auffangbecken gesammelt wird – das sind rund 1,5 Millionen Liter, die nicht aus den Frischwasserleitungen entnommen werden müssen. All das zusammen macht den Wiener Hauptbahnhof zu Österreichs grünem Vorzeigebahnhof. ■

Der neue Taktfahrplan

Der Wiener Hauptbahnhof geht Ende 2015 in Vollbetrieb und wird damit zum Taktknoten: Jeweils zur vollen und zur halben Stunde fährt ein Fernverkehrszug mit Anschlüssen zwischen den Achsen West–Ost und Nord–Süd sowie zum/vom Flughafen Wien. Die Vorteile für die Fahrgäste sind: bessere Verbindungen, kürzere Umsteigezeiten und damit mehr Reisekomfort. Vorboten der kommenden Drehscheibenfunktion sind die Railjets des neuen Zugangebots Graz–Wien–Brünn–Prag und die Railjets München–Wien–Budapest, die bereits jetzt im Zweistundentakt am Hauptbahnhof halten. Seit Dezember letzten Jahres fahren alle InterCitys zwischen Wien und Salzburg im Takt. Konkret: Alle InterCitys fahren ab Wien in Richtung Westen zur Minute 56 in Wien West ab. Für die Fahrgäste bedeutet das leicht zu merkende Abfahrtszeiten und bessere Anschlussmöglichkeiten.

Sicher, sauber, barrierefrei

Im Zuge der Bahnhofsoffensive werden österreichweit bis 2025 insgesamt 270 Bahnhöfe renoviert und ausgebaut. Wiens Haupt- und Westbahnhof, Salzburg, Innsbruck oder Graz sind beste Beispiele für die gelungene Modernisierung.

Neu gestaltete, architektonisch eindrucksvolle Bahnhofshallen mit innovativen ÖBB-Reisezentren, attraktive, helle Geschäfts- und Gastronomiezonen sowie deutlich mehr Komfort für alle Fahrgäste und Besucher – die ÖBB-Bahnhofsoffensive hat in den vergangenen Jahren alte, renovierungsbedürftige Bahnhöfe in moderne, kundenfreundliche Reiseportale verwandelt. Mit der Eröffnung des Grazer Hauptbahnhofs hat auch der letzte große Bahnhof ein neues Gesicht bekommen.

Die Modernisierungsoffensive startete um die Jahrtausendwende mit dem Fokus auf die 20 frequenzstärksten Bahnhöfe in ganz Österreich. In der ersten Phase der Bahnhofsoffensive wurden innerhalb von fünf Jahren die Bahnhöfe Feldkirch, Innsbruck, Graz, Baden, Krems, Linz, Wiener Neustadt, Leoben, Wels und Klagenfurt komplett erneuert. Danach folgte die zweite Phase mit den Bahnhöfen Wien Praterstern, Wien Heiligenstadt, Wien Hütteldorf, Wien Meidling, Wien Mitte, St. Pölten, Bruck an der Mur, Attnang-Puchheim, Salzburg und dem Wiener Hauptbahnhof. Auch kleine Bahnhöfe und Bahnstationen erhielten im Zuge der Bahnhofsoffensive ein Facelifting, darunter etwa St. Anton am Arlberg, Kitzbühel oder Tullnerfeld.

Investiert wurde vor allem in mehr Komfort für die Kunden: Sicherheit, Sauberkeit, zeitgemäße Informationstechnologien, barrierefreie Wege und ein breitgefächertes Shopping- und Nahversorgungsangebot haben die neuen Bahnhöfe zu attraktiven Verkehrsknotenpunkten gemacht.

270 Bahnhöfe in neuem Glanz. Bahnreisen in Österreich ist dank der Bahnhofsoffensive jedenfalls wesentlich kundenfreundlicher und angenehmer geworden. Die bereits fertiggestellten Großbahnhöfe wie Wien Westbahnhof und Wien Hauptbahnhof, Innsbruck, Salzburg oder St. Pölten zeigen, dass sich der Aufwand mehr als gelohnt hat. Nach dem Linzer Hauptbahnhof und dem Wiener Westbahnhof wurde heuer der Wiener Hauptbahnhof von den Reisenden zum schönsten Bahnhof Österreichs gewählt.

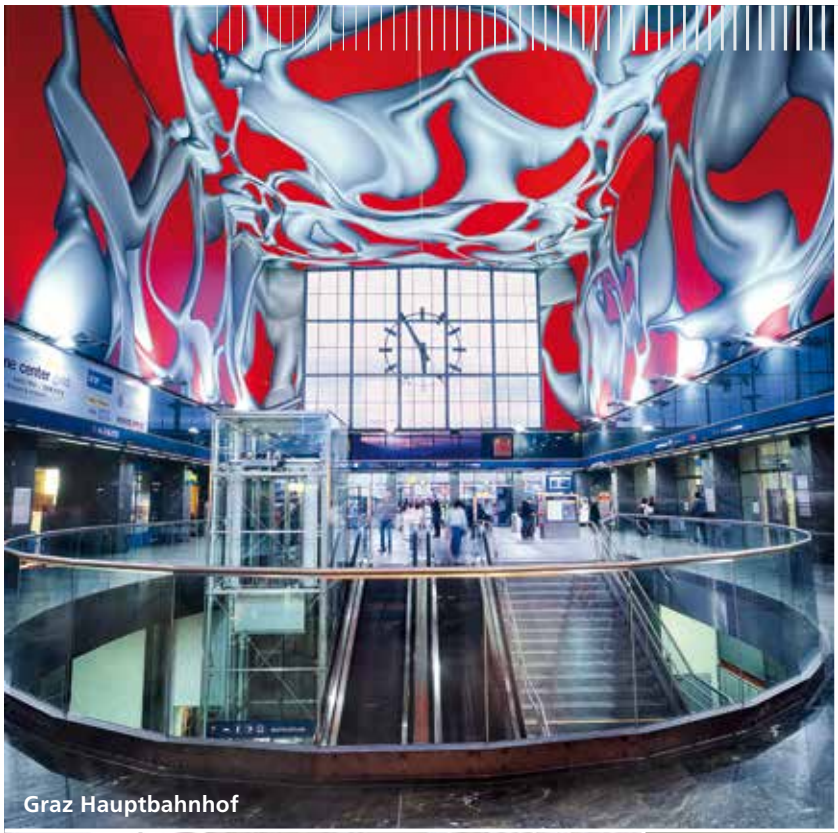
Insgesamt werden bis 2025 rund 270 Bahnhöfe und Bahnstationen umgebaut. Das Bahnreisen wird den ÖBB-Kunden nicht nur mit allerlei Annehmlichkeiten in den Schalter- und Wartebereichen, sondern auch mit lichtdurchfluteter, freundlicher Gestaltung und Angeboten wie Park-and-Ride-, Bike-and-Ride- und Kiss-and-Ride-Anlagen versüßt. Insgesamt werden mit dem beachtlichen Upgrade der „Institution Bahnhof“ neben der umweltfreundlichen Reisealternative Bahn häufig gleich ganze Stadtteile oder Regionen erheblich aufgewertet.

Denkmalgeschützt & modern. Zu den aktuellsten Erfolgsgeschichten zählt neben dem Neubau des Wiener Hauptbahnhofs samt der Errichtung der BahnhofCity und eines ganz neuen Stadtteils in seiner unmittelbaren Nachbarschaft *(siehe Seite 20–23)* zum Beispiel auch die Modernisierung des Salzburger Hauptbahnhofs. Der Bahnhof wurde Ende 2014 nach sechs Jahren Bauzeit als nunmehr moderne Zugverkehrsdrehscheibe wiedereröffnet. In enger Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz wurde der Bahnhof saniert und umgebaut. Er ist ein

Sonnenkraft aus Wilfleinsdorf

Die ÖBB haben das weltweit erste Bahnsolarkraftwerk entwickelt: Unmittelbar neben den Bahngleisen der Haltestelle Wilfleinsdorf in der Nähe von Bruck an der Leitha wurde eine Fotovoltaikanlage aus 7.000 Solarpaneelen montiert. Die hier gewonnene Sonnenenergie kann direkt in die Fahrleitung der Züge eingespeist werden. Pro Jahr wird die Anlage rund 1.100 MWh Strom liefern – ein Ertrag, mit dem 200 Züge von Wien nach Salzburg fahren können. Damit werden jedes Jahr 400 Tonnen CO_2 eingespart. Die Solaranlage ist zusätzlich mit Wetterdatenerfassungs- und Auswertungsfunktionen ausgestattet, die z. B. das Verhalten der Anlage unter diversen Wetterbedingungen analysieren. Die Jury des EPCON AWARD 2015 hat die Bahnstromanlage Wilfleinsdorf im Wettbewerb der innovativsten Energieprojekte Österreichs mit der Bronzemedaille ausgezeichnet.

FOTOS: ÖBB (3)

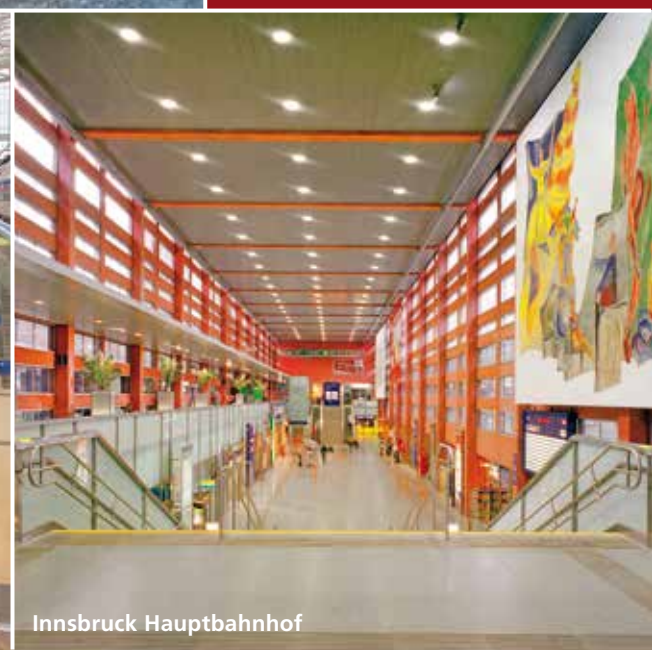


Graz Hauptbahnhof

Bahnstrom aus Uttendorf

Im Frühjahr 2015 ging der ÖBB-Frequenzumformer in Uttendorf (Salzburg) in Betrieb. Die neue Anlage sorgt für eine optimale Versorgung der ÖBB-Züge mit elektrischer Energie. Ohne bewegliche Teile und mit minimalem Platzbedarf verknüpft sie das öffentliche 50-Hz-Netz mit dem ÖBB-16,7-Hz-Bahnstromnetz. War früher für eine solche Anlage der Platz eines Fußballfeldes erforderlich, genügt heute die Aufstandsfläche eines Einfamilienhauses. Energieverluste bei der Frequenzänderung werden dank Einsatz von modernster Halbleitertechnologie auf ein Mindestmaß reduziert, sodass 98 Prozent des eingekauften 50-Hz-Stroms an die Züge weitergeleitet werden können. Derzeit werden 40 Prozent des Bahnstrombedarfs in den ÖBB-Kraftwerken umweltfreundlich erzeugt.

Salzburg Hauptbahnhof



Innsbruck Hauptbahnhof

gelungenes Beispiel für die erfolgreiche Verknüpfung denkmalgeschützter historischer Bausubstanz mit den innovativen Maßstäben moderner Bahninfrastruktur. Rund 25.000 Fahrgäste und etwa 500 Züge frequentieren den Salzburger Hauptbahnhof täglich.

Der Grazer Hauptbahnhof wiederum wurde nicht nur modernisiert, **Beeindruckend.** 40.000 Fahrgäste werden den neuen Grazer Hauptbahnhof künftig Tag für Tag frequentieren. Der Salzburger Hauptbahnhof wiederum punktet u. a. mit einer zentralen, breiten Passage mit Verbindung zum Stadtteil Schallmoos und 20 gebündelten Servicestellen und Geschäften für Reisende. sondern auch weiter ausgebaut, um ihn unter anderem für die S-Bahn und die Inbetriebnahme der in Bau befindlichen Koralmbahn zu rüsten. Auch der Bus- und Straßenbahnknoten auf dem Europaplatz ist neu gestaltet worden und kann sich nun als Nahverkehrsdrehscheibe sehen lassen. ■

Die Komfort-Offensive

Kurze Intervalle, Pünktlichkeit, hervorragende Infrastrukturen, Ausbauoffensiven und komfortable Zuggarnituren machen den Nahverkehr immer attraktiver.

Pünktlich am Ziel

278 Millionen Fahrgäste wurden im Jahr 2014 von österreichischen Bahnunternehmen befördert. Das ist eine Steigerung von 1,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Pünktlichkeit der Züge erhöhte sich 2014 noch einmal von 95,9 auf 96,7 Prozent. Im Nahverkehr stieg die Pünktlichkeit um 0,7 Prozentpunkte auf 97,1 Prozent, damit sank die durchschnittliche Verspätung je Zug von 1,3 auf nur noch 1,1 Minuten. Bei der Wiener S-Bahn sind es im Durchschnitt sogar nur noch 0,7 Minuten. (Quelle: Schienen-Control-Fahrgastbericht 2014)

Das enorme Leistungspotenzial, das in der Bahn steckt, zeigt sich tagtäglich auf der Weststrecke. Durch den viergleisigen Ausbau während der vergangenen Jahre wurde hier das Schienennetz zur attraktiven, leistungsfähigen Verkehrshauptschlagader, auf der Hochgeschwindigkeitszüge wie der Railjet oder der ICE mit bis zu 230 km/h dahinbrausen. Für die zahlreichen Pendler haben sich die täglichen Wege verkürzt, der Zeitaufwand hat sich verringert. Von den Investitionen – die noch nicht abgeschlossen sind – profitiert die gesamte Bevölkerung. Darüber hinaus werden wertvolle Infrastrukturen für zukünftige Generationen geschaffen.

Südstrecken-Offensive. Kräftig investiert wird auch in den Ausbau der Südstrecke. Im Auftrag des Bundes wendet die ÖBB-Infrastruktur AG rund elf Milliarden Euro für eine der größten und bedeutendsten Ausbauoffensiven des Jahrhunderts auf. Schon jetzt sorgen dichte Railjet-Takte und sehr gut ausgebaute Nahverkehrsverbindungen für ein angenehmes Reisen mit der Bahn. Mit einem wahren Ansturm auf die Bahn wird gerechnet, wenn der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn samt Tunnel ihren Vollbetrieb aufnehmen werden. Bis spätestens 2026 soll das Gesamtprojekt abgeschlossen sein und für eine zeitgemäße Verbindung zwischen Wien und Graz sorgen *(siehe Seite 31)*.

Auch die Leistungsfähigkeit der neuen Bahnhöfe wird entscheidend zum Komfort der Fahrgäste beitragen. Der Grazer Hauptbahnhof als wichtiger Knotenpunkt der Südstrecke ist soeben fertiggestellt worden. Ab Dezember 2015 wird der neue Wiener Hauptbahnhof über seine

FOTOS: ÖBB (5)

volle Leistungsfähigkeit verfügen und die Fernverkehrsverbindungen von der Weststrecke mit jenen der Südstrecke bündeln und verknüpfen.

Siegeszug der S-Bahn. Die Erfolgsgeschichte der S-Bahn im Nahverkehr begann in der Ostregion. 1962 verkehrten die ersten Züge im Viertelstundentakt auf der „Stammstrecke" zwischen Meidling und Floridsdorf. Heute sind auf den insgesamt neun Linien an einem Werktag rund 300.000 Fahrgäste mit der Wiener S-Bahn unterwegs. Viele pendeln aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Wien – mit vielen Vorteilen: Mit der S-Bahn fährt man entspannt und staufrei zur Arbeit.

Von der Ostregion aus hat die S-Bahn einen Siegeszug durch ganz Österreich angetreten und ist inzwischen zum wesentlichen Rückgrat im Nah- und Regionalverkehr avanciert. Mittlerweile versorgen insgesamt 30 S-Bahn-Linien in acht der neun Bundesländer das Umland der Landeshauptstädte und machen die Bahn zum bevorzugten Mobilitätspartner für Pendler und Schüler.

Höchststandard. Bequem und großzügig: Ab dem Fahrplanwechsel 2015/16 werden neue Cityjet-Züge die Benützung der S-Bahn noch bequemer machen.

Um den täglichen Nahverkehr noch attraktiver zu machen, haben die ÖBB damit begonnen, in ihren Talent- und Desiro-Garnituren eigene Komfortzonen für Langstreckenpendler mit je 28 Komfortsitzen einzurichten. Zusätzlichen Komfort bietet auch die Echtzeitinformation, die vom System LiNK seit 2012 in den 60 Desiro-Zügen im Nah- und Regionalverkehr geliefert wird. Damit bekommen die Fahrgäste mehr, genauere und vor allem zeitnahe Informationen zu ihrer Zugfahrt und zu möglichen Anschlüssen. In Wien werden ab Ende 2015 zudem 31 ÖBB-Cityjets schrittweise die S-Bahn-Flotte ergänzen und gemeinsam mit den noch verbleibenden blau-weißen Triebwagengarnituren, den Doppelstockwendezügen und den Talent-Triebwagen unterwegs sein. Für die Fahrgäste bringen die neuen Züge barrierefreie Zustiege und deutlich mehr Komfort. ■

Neue Cityjet-Züge

Ab Dezember 2015 dürfen sich die ÖBB-Fahrgäste auf „Railjet-Komfort" im Nahverkehr freuen. Ab dann kommen schrittweise 101 neue Cityjet-Züge zum Einsatz. 31 Züge sind für den S-Bahn-Verkehr in und um Wien, 70 für den Regionalverkehr in Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark vorgesehen. Die Komfortzüge verfügen über Niederflureinstiege für einen barrierefreien Zugang, Sitze mit Armlehnen, Fußstütze, Leselampe, Steckdose und ausklappbarem Laptop-Tisch und eine Klimaautomatik, die dafür sorgt, dass die Temperatur im Zug immer angenehm ist.

In der S-Bahn-Version erreicht der neue ÖBB-Cityjet eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und bietet 244 Sitzplätze, in der Regionalbahnversion gibt es 259 Sitze. Zusätzlich stehen acht Kinderwagenplätze, 18 Fahrradabstellmöglichkeiten und zwei Rollstuhlplätze zur Verfügung. Über 15 Bildschirme erhalten die Reisenden aktuelle Informationen zu ihrer Fahrt.

Starke Lokomotive der heimischen Konjunktur

Mit jährlichen Investitionen von rund zwei Milliarden Euro sind die ÖBB potenter Auftraggeber für zahlreiche Branchen und tragen damit ganz wesentlich zur erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung Österreichs bei.

Kosten und Investitionen der ÖBB seien zu hoch, das Unternehmen insgesamt zu teuer, tönt es immer wieder aus kritischen Kreisen. Was dabei gerne übersehen wird, ist der enorme volkswirtschaftliche Nutzen der Bahn. Die Investitionen der ÖBB in die Bahninfrastruktur leisten einen Beitrag von 0,6 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt. Das ist ein entscheidender Impuls in Jahren schwachen Wirtschaftswachstums. 80 Prozent der Aufträge werden an heimische Klein- und Mittelbetriebe vergeben. Die technologieintensive Branche ist weltweit erfolgreich, mit bis zu zehn Prozent F&E-Anteil an der Wertschöpfung und über 70 Prozent Exportquote ist sie ein globaler Industrie-Champion. Insgesamt steht der Sektor Bahn und Bahnindustrie mit den ÖBB als Leitbetrieb für rund 80.000 Arbeitsplätze in Österreich. Darüber hinaus sind die ÖBB der größte Ausbilder von technischen Lehrlingen. Diese Fakten unterstreichen die Bedeutung des Unternehmens für den Standort Österreich.

Konjunkturmotor. Bahninvestitionen haben auch einen positiven Effekt auf Beschäftigung und Konjunktur. Ohne sie wäre Österreich in den letzten Jahren in eine Rezession gerutscht. Rund zwei Milliarden Euro investiert Österreich kontinuierlich jährlich in die Schieneninfrastruktur. Davon profitieren sowohl Baukonzerne als auch regionale Bauunternehmen in den jeweiligen Bundesländern. Insgesamt 41.000 Arbeitsplätze werden allein durch den Ausbau der Schiene geschaffen beziehungsweise gesichert. Doch damit ist das Ende der Fahnenstange noch längst nicht erreicht: 192.000 Arbeitsplätze werden es in den Jahren 2013 bis 2020 durch die Investitionen in die Infrastruktur sein. Denn hinter Schienen, neuen Loks, neuen Bahnhöfen oder den neuen Uniformen der Mitarbeiter steckt ein Arbeits- und Wirtschaftsmotor mit Tausenden Beschäftigten. Ein Blick auf beispielhafte Projekte demonstriert anschaulich die Volumina.

Bauprojekte. Bereits während der Bauzeit generieren die Errichtung der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels und der Umbau des Grazer Hauptbahnhofs entlang der Südstrecke Tausende Arbeitsplätze, vom Bau- und Baunebengewerbe bis zum Nahversorger. 110 der rund 130 Kilometer langen Koralmbahn sind fertiggestellt oder in Bau. Die Arbeiten am Koralmtunnel, der Verbindung zwischen der Steiermark und Kärnten, sind in vollem Gange. Den Zuschlag für den Bauabschnitt in der Steiermark hat eine ARGE aus Strabag und Jäger Bau erhalten, den für den Abschnitt in Kärnten die Porr. Allein 2015 werden von den ÖBB für Neu- und Ausbauprojekte im Zuge des Koralmbahnbaus 219 Mio. Euro in Kärnten investiert – etwa in den Bau der Strecke Klagenfurt–Grafenstein. Am Grazer Hauptbahnhof, einem weiteren →

Lukrative Aufträge für KMU in vielen Branchen

Österreichische Klein- und Mittelbetriebe profitieren überproportional von den Infrastrukturinvestitionen der ÖBB. Zu diesem Ergebnis kam eine Studie zum „ökonomischen Fußabdruck des Systems Bahn". Demnach sind 78 Prozent der Auftragnehmer KMU mit bis zu 250 Mitarbeitern. Primär angeregt wird der Bausektor. Hier fungieren meist große Baubetriebe als Generalunternehmen, die Aufträge an Subfirmen verschiedenster Branchen weitervergeben. Dazu zählen u. a. die Hersteller von Zement und Betonerzeugnissen, freiberufliche Dienstleister, Großhandel, Hersteller von Holzwaren, Metallerzeugnissen, elektrischer Ausrüstung sowie Gummi- und Kunststoffwaren. Die Wertschöpfungseffekte werden überwiegend in jenen Regionen wirksam, in denen die ÖBB die Projekte realisieren.

FOTO: FRANZ BERGER-WOLF

Alleine durch den zügigen Ausbau der Schienenwege werden in Österreich 41.000 Arbeitsplätze geschaffen und gesichert.

In der Röhre. Der Koralmtunnel, Teil der 130 km langen Koralmbahn und ein wichtiger Baustein für die moderne Verkehrsinfrastruktur – eine bedeutende Investition in die Zukunft. Die Bauarbeiten sind in vollem Gange und sollen bis 2025 abgeschlossen sein.

Top. Die ÖBB liefern mehr als 1,1 Milliarden Euro an Dienstgeberbeiträgen und Abgaben an den Finanzminister ab.

Spitze in der Forschung – und beim Steuerzahlen

Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl investiert Österreich mehr in Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur als jedes andere Land in der EU. Die Bahn und die dazugehörige Industrie sind nicht nur die Champions bei der Wertschöpfung und den Arbeitsplätzen, sondern auch wichtige Impulsgeber für Forschung und Innovation. Was Investitionen für Forschung & Entwicklung im Bereich Schienenfahrzeugbau betrifft, liegt Österreich ebenfalls an der Spitze der EU. Bei Patenten im Bereich der Bahntechnologie weist die österreichische Bahnindustrie sogar die weltweit höchste Erfinderdichte auf. Insgesamt wurden binnen zehn Jahren 1.170 Patente im Bereich Eisenbahn angemeldet, in deren Entwicklung 771 Erfinder involviert waren. Worauf gerne vergessen wird: Die ÖBB sind auch einer der größten Steuerzahler des Landes.

Kernstück der neuen Südstrecke, wurden und werden von 2009 bis heuer 165 Mio. Euro investiert, um ihn für die Zukunft fit zu machen.

Ein weiteres Projekt auf der Südstrecke ist der 27 Kilometer lange Semmering-Basistunnel, der Niederösterreich und die Steiermark verbindet. Das mittlere Tunnelbaulos Fröschnitzgraben ist seit Anfang 2014 in Arbeit. Mit dem zweiten von insgesamt drei Tunnelbaulosen, dem Tunnelabschnitt Gloggnitz auf niederösterreichischer Seite, wurden Implenia Österreich, Hochtief Infrastructure und Thyssen Schachtbau beauftragt.

Infrastruktur & Arbeitsplätze. Kräftige Konjunkturimpulse setzen die ÖBB mit der Neuerrichtung und der Modernisierung von Bahnhöfen in ganz Österreich. So wird etwa rund eine Milliarde Euro in den neuen Wiener Hauptbahnhof investiert. In der Bundeshauptstadt profitieren davon Fahrgäste, Wohnungssuchende, Firmen und Geschäfte. 640 Mio. Euro bleiben an Wertschöpfung in Wien. Rund 500 Mio. Euro fließen von der Stadt Wien in technische und soziale Infrastruktur rund um den Bahnhof. Die Liste der beteiligten Unternehmen ist lang und reicht von den Großkonzernen Strabag, Porr, Siemens und voestalpine bis zu zahlreichen mittelständischen und auch kleinen Betrieben. Dazu zählen etwa das auf Abbruch spezialisierte Unternehmen Prajo und Plasser & Theurer, der Hersteller von Maschinen zum Bau und zur Instandhaltung von Bahnanlagen.

Dynamische Entwicklung. Auch in Oberösterreich wurden sieben Bahnhöfe sowie die dazwischenliegenden Haltestellen modernisiert. Aktuell wird der Bahnhof Schärding um 51 Millionen umgebaut. In Tirol sind allein heuer insgesamt 39 Mio. Euro für die Modernisierung der Bahnhöfe, zum Beispiel in Brixlegg, den Ausbau der Park-and-Ride-Kapazitäten sowie für wichtige Streckenerneuerungen vorgesehen. In die Gleishalle Hall in Tirol werden 5,3 Mio. Euro investiert. Eine dynamische Entwicklung erfährt auch der Ausbau des EU-Korridors Berlin–Palermo durch Tirol. Im zehn Milliarden Euro teuren Brenner Basistunnel als Herzstück der Achse werden seit Frühjahr 2012 in Italien und seit Frühjahr 2015 auch in Österreich die Haupttunnel ausgebrochen. Aktuell werden Baumaßnahmen mit einem Auftragsvolumen von 860 Mio. Euro umgesetzt. ■

FOTO: ÖBB

Ab in den Süden!

Bis 2026 sollen der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn fertig sein. Dann wird die Fahrt von Wien nach Klagenfurt nur noch 2:40 Stunden dauern.

Dem umfassenden Ausbau der Südstrecke steht nichts mehr im Wege. Nach eingehenden Prüfungsverfahren hat im Mai das Bundesverwaltungsgericht den Bau des Semmering-Basistunnels abgesegnet. Sämtliche Bauarbeiten wurden wieder aufgenommen, und auch die Vergabe des nächsten großen Tunnelabschnitts, des Bauloses Gloggnitz, ist auf Schiene. „Der jahrelange Rechtsstreit hat zwar die Fertigstellung des Tunnels um zwei Jahre verzögert, nun hat das Projekt aber freie Bahn", so Projektleiter Gerhard Gobiet.

27 Kilometer wird der Semmering-Basistunnel und 130 Kilometer die neue Koralmbahn lang sein. Fertigstellung: 2026 bzw. 2025. Spätestens dann ist auch im Süden mit einem Bahn-Boom zu rechnen. Die Bahn wird mit einer Fahrzeit von 45 Minuten nicht nur das Auto zwischen Graz und Klagenfurt überholen und die Fahrzeit Wien–Graz um 30 Minuten verkürzen, sondern auch neue Reisequalität für die Fahrgäste bringen. Nicht zuletzt bedeutet der Bau des Semmering-Basistunnels eine Verkehrsentlastung und eine Ergänzung der Weltkulturerbe-Bergstrecke über den Semmering.

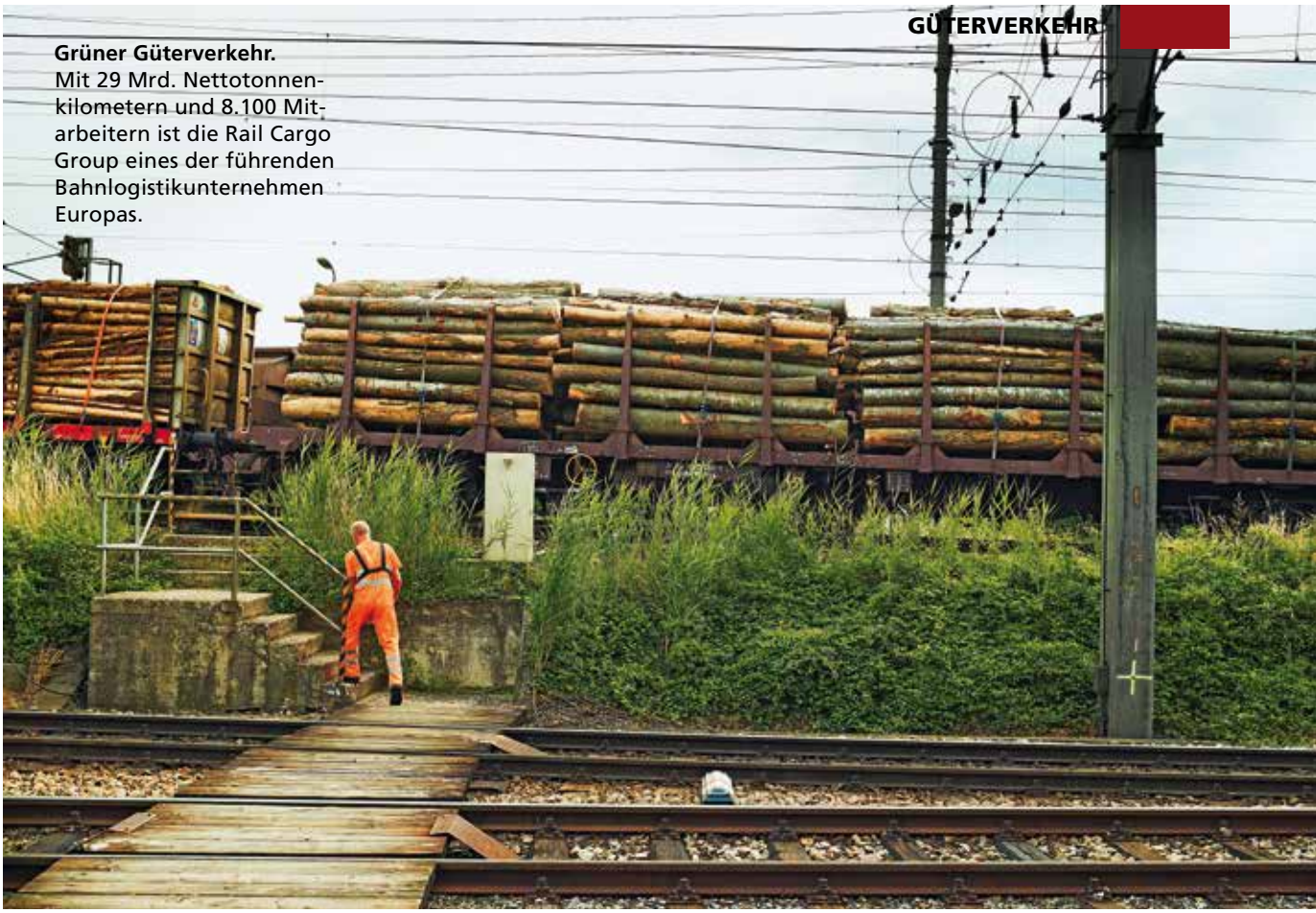
Schlüsselprojekt. Nach den abgeschlossenen Vorarbeiten entstehen im steirischen Fröschnitzgraben aktuell jene beiden 400 Meter tiefen Schächte, über die der Tunnelbau in Richtung Gloggnitz und Mürzzuschlag vorangetrieben wird. Am Fuß der Schächte beginnt ab 2017 der Bau der eigentlichen Tunnelröhren. Die Schächte dienen später als Belüftung der Nothaltestelle. Christian Kern, Vorstand der ÖBB-Holding AG: „Der Semmering-Basistunnel ist eines der bestgeprüften Projekte Österreichs. Er ist ein Schlüsselprojekt für die Südstrecke und Voraussetzung dafür, Mobilität in Österreich umweltfreundlicher zu gestalten." Der zweite Tunnelabschnitt („Gloggnitz") wird in einem Bagger- und Sprengverfahren von zwei Baustellen ausgehend gebaut. Für den dritten und letzten Tunnelabschnitt („Grautschenhof") läuft derzeit die Detailplanung – voraussichtlicher Baubeginn ist Frühjahr 2016. ■

Lebensader der Wirtschaft

Investitionen in die Schieneninfrastruktur zahlen sich aus: Schon während der Bauzeit werden Tausende Arbeitsplätze geschaffen. Jede aufgewendete Million Euro schafft bis zu 17 Personenarbeitsjahre, aufgeteilt auf verschiedenste Branchen des Bau- und Baunebengewerbes bis hin zum Nahversorger. Eine Wertschöpfung, die übrigens zum größten Teil in der Region verbleibt.

Der neue Semmering-Basistunnel. Auf 13 Kilometern wird nun der Tunnel vom Fröschnitzgraben aus in Richtung Gloggnitz und Mürzzuschlag gebaut.

FOTOS: ÖBB (2)



Grüner Güterverkehr. Mit 29 Mrd. Nettotonnenkilometern und 8.100 Mitarbeitern ist die Rail Cargo Group eines der führenden Bahnlogistikunternehmen Europas.

Stark auf Schiene

2.140 heimische Güterzüge sind täglich unterwegs und sparen jährlich 2,1 Mio. Lkw-Fahrten ein. Die Rail Cargo Group ist auf dem Weg zur erfolgreichsten Güterbahn Europas.

Rail Cargo Group

Die Güterverkehrssparte der ÖBB (Rail Cargo Group) ist mit 2,16 Mrd. Euro Umsatz jährlich und 8.100 Mitarbeitern eines der führenden Bahnlogistikunternehmen Europas. Ausgehend von den Heimmärkten Österreich und Ungarn bietet sie maßgeschneiderte Lösungen zwischen Nordsee, Schwarzem Meer und Mittelmeer. Mit eigenen Gesellschaften in 18 zentral- und südosteuropäischen Ländern und einem internationalen Partnernetzwerk sorgt sie für den sicheren und umweltfreundlichen Transport auf der Schiene. Ihre operative Leitgesellschaft ist die Rail Cargo Austria AG.

Gemessen am Ergebnis, an der Kundenzufriedenheit und als Arbeitgeber ist die Güterverkehrssparte der ÖBB, die Rail Cargo Group, auf dem besten Wege, die erfolgreichste Güterbahn Europas zu werden. Mit 23.946 Güterwagen und 2.140 Verkehrsfahrten pro Tag werden unglaubliche Mengen und Lasten auf der Schiene transportiert. 29 Mrd. Nettotonnenkilometer bedeuten einen Schienengüterverkehrsanteil von über 30 Prozent und machen Österreich im europäischen Vergleich heute schon zu einem der Länder mit dem höchsten Schienenanteil am Güterverkehr. Und das kommt nicht nur der Wirtschaft, sondern auch der Umwelt zugute. Denn: Der grüne Güterverkehr spart hierzulande jährlich 2,1 Mio. Lkw-Fahrten.

Harter Wettbewerb in Europa. Dennoch bleibt der Güterverkehrsmarkt in Europa weiterhin hart umkämpft. Nach wie vor drängen neue Bahnlogistikanbieter auf den Markt und erhöhen zusätzlich zur Lkw-Konkurrenz und zu einem konjunkturell schwierigen Umfeld den Wettbewerbsdruck. So muss sich die Rail Cargo Group alleine in Österreich mit mehr als 20 Anbietern messen. Mit wesentlich schlankeren Strukturen

FOTOS: PHILIPP HORAK / ÖBB (3)

und einem kundenorientierten Leistungsangebot erweist sie sich jedoch als krisenfest und wird auch heuer wieder das ohnehin schon hervorragende Ergebnis des Vorjahres vermutlich noch übertreffen.

Denn zur gestiegenen Profitabilität trägt nicht nur das gestiegene Volumen an gefahrenen Tonnen bei, sondern auch eine dem veränderten Markt angepasste Strategie, intensive Umstrukturierungsmaßnahmen sowie ein konsequent verfolgter Spar- und Sanierungskurs.

Eine Marke, mehr Transparenz.
Im Zuge der strategischen Neuaufstellung wurde zuerst der in den vergangenen Jahrzehnten gewachsene Marken- und Beteiligungsdschungel durchforstet. Die verbleibende Zahl an Tochterfirmen wurde umfirmiert und näher an die Mutter herangeführt. Seit Juni 2014 tritt man gemeinsam unter der neuen Dachmarke Rail Cargo Group auf und agiert als internationaler Konzern.

Insgesamt versammeln sich unter der neuen Dachmarke Rail Cargo Group 40 operativ tätige Logistikgesellschaften mit Aktivitäten in 18 Ländern Zentral-, Süd- und Osteuropas mit insgesamt rund 8.100 Mitarbeitern. Die neue Struktur bringt neben einer besseren Positionierung am Markt aber auch mehr Transparenz, Kundenservice aus einer Hand und eine wirtschaftlich effizientere Steuerung. Dazu wurden auch fünf Geschäftsbereiche definiert, die länderübergreifend agieren: Bahnspedition, Operator, Carrier, Waggonvermieter und Instandhalter. Angepasst an die Anforderungen der Kunden wurden die Bahnlogistiklösungen zudem in Business Units zusammengefasst: „ABC – Automotive, Baustoffe, Consumer Goods“, „MAC – Mineralöl, Agrar, Chemie“, „Holz/Papier“, „Montan“ und für die intermodalen Transporte „Operator“.

Neu: Rail Cargo Operator

Die Geschäfte der Rail Cargo Group umfassen fünf unterschiedliche Bereiche: Bahnspedition, Operator, Carrier, Waggonvermieter, Instandhalter Rollmaterial. Mit ihrem hochwertigen Leistungsportfolio ist die Güterverkehrssparte der ÖBB ein bedeutender Player am europäischen Schienengüterverkehrsmarkt. Zur Stärkung der Unternehmensgruppe erfolgte nun der nächste Schritt: Alle in der Rail Cargo Austria AG angesiedelten Operator-Aktivitäten sind seit Juli in der neuen Gesellschaft „Rail Cargo Operator – Austria GmbH“ zusammengefasst und wurden neu strukturiert. Kunden profitieren von Produkten wie Rollende Landstraße (siehe Seite 35), Kontinentalverkehren und Transporten zu und von den wichtigsten Häfen Europas.
Mit getakteten Shuttleverkehren auf hochfrequenten Langstreckenverbindungen zwischen Wirtschaftsregionen, Ballungszentren und Häfen können künftig schwere Güter auf langen Strecken zuverlässig und schneller zwischen Nordwest- und Südosteuropa transportiert werden.

Hochfrequente Shuttlerelationen.
Da der Mitbewerb aber nicht nur auf der Schiene unterwegs ist, sondern viel mehr noch mit dem Lkw, hat man neue intermodale Verbindungen geschaffen. Hochfrequente Shuttlerelationen zwischen Wirtschaftsregionen lautet die Zauberformel, mit der der Geschäftsbereich Rail Cargo Operator seinen Kunden eine attraktive Alternative zur Straße an- →

Rekordergebnis im Schienengüterverkehr

Österreich ist eines der Länder mit dem höchsten Schienenanteil im europäischen Vergleich, das zeigt sich auch in den Bilanzzahlen: Der Aufwärtstrend der Rail Cargo Group (RCG), der Güterverkehrstochter der ÖBB, setzt sich weiter fort. 2014 erreichte die RCG das beste Ergebnis seit der Gründung der Rail Cargo Austria AG.

Bei einem Umsatz von 2,16 Mrd. Euro und 111,7 Mio. Tonnen beförderten Gütern, davon 73 Mio. Tonnen in Österreich, konnte das Betriebsergebnis (EBIT) der Rail Cargo Group im Vergleich zum Vorjahr von 76 Mio. auf 103,6 Mio. Euro und damit um 36 Prozent gesteigert werden. Zugleich erhöhte sich die EBIT-Marge um 50 Prozent auf 4,8 Prozent. Trotz angespannter Wettbewerbssituation wurde die Transportleistung mit 29 Mrd. Tonnenkilometern weiter ausgebaut (Vorjahr: 25,9 Mrd.), der Marktanteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr beträgt in Österreich über 30 Prozent – ein Topwert in Europa. In den Heimmärkten Österreich und Ungarn positioniert sich die Rail Cargo Group weiter als klarer Marktführer und hat 2014 die Internationalisierung am europäischen Schienengüterverkehrsmarkt erfolgreich vorangetrieben.

bietet. Das große Produktions- und Speditionsnetzwerk der Rail Cargo Group ist dabei ein wichtiges Asset, da es Kunden den österreichischen und ungarischen Markt genauso erschließt wie die Märkte in Zentral-, Süd- und Osteuropa.

Je nach Anforderung werden Bahntransporte in Einzelwagen, Wagengruppen oder Ganzzügen abgewickelt und fahren hochfrequent nach Deutschland, in die Niederlande, nach Italien, Griechenland, Mazedonien, Rumänien, Russland oder in die Türkei. Auch wenn der Transport sich über mehrere Länder erstreckt, bleibt das Frachtgut auf der gesamten Laufstrecke primär in der Hand von Rail Cargo Carrier.

Optimiertes Auftragsmanagement. Ein Beispiel für Verbesserungsmaßnahmen ist die laufende Optimierung des Auftragsmanagements. Die Anforderungen an optimale Kundenlösungen steigen stetig, daher werden Lösungsansätze in der Rail Cargo Group ständig weiterentwickelt.

Mit einem „Customer Order Management“ wollen die ÖBB ihre Größe nutzen, um flexibler und rascher auf den Wettbewerb reagieren zu können. Die Kunden erhalten die in Österreich und Ungarn gewohnte Qualität auch in weiteren Ländern Europas. Die Rail Cargo Group steht aber auch vor einem ambitionierten Investitionsprogramm für neue Züge und Güterwagen. Nach einer erfolgreichen Transformation legt sie jetzt ihren Fokus auf nachhaltiges Wachstum. Es werden neue Logistiklösungen ausgearbeitet und neue Destinationen angefahren sowie Akquisitionsmöglichkeiten in den Zielmärkten evaluiert.

Exportpreis 2015. Für ihre Leistungen wurde die Rail Cargo Group mit dem Exportpreis 2015 (Transport und Verkehr) ausgezeichnet. Die Hauptgründe: umweltfreundliche Bahnlogistik innerhalb eines internationalen Netzwerks sowie Mitarbeiter, die dort präsent sind, wo österreichische Unternehmen Produkte und Rohstoffe exportieren oder importieren. Darüber hinaus wurden der Auf- und Ausbau von Güterbahnen in Südosteuropa sowie die Entwicklung innovativer Waggon- und Logistiklösungen gewürdigt. ■

Neuer Güterterminal. In Wolfurt in Vorarlberg wird der modernste Güterterminal Westösterreichs errichtet.

FOTOS: ROBERTO DEOPITO / ÖBB, MICHAEL GOLL / ÖBB

Grüne Transitrouten. Von Salzburg nach Fernetti, von Wels nach Maribor und von Wörgl über den Brenner nach Trento – via ROLA geht es auf drei Strecken vom Norden in den Süden.

Huckepack geht's besser

Fernfahrer können sich, ohne Zeit zu verlieren, ausrasten, ihr Unternehmen spart Geld und schont die Umwelt. Die „Rollende Landstraße" (ROLA) macht's möglich.

Es spart Kosten, Zeit und Nerven. Und schont die Umwelt. Die „Rollende Landstraße", die Lkws samt befördertem Gut quer durch Europa transportiert, bringt viele Vorteile für alle Beteiligten. Bei diesem speziellen Transportsystem werden Straßen- und Schienenverkehr kombiniert, sodass komplette Lastwagen bzw. Sattelzüge bestimmte Teilstrecken ihrer Route mit der Bahn zurücklegen können. Die Lkws werden bei den Rail-Cargo-Group-Terminals auf spezielle Niederflurwagen verladen und dann auf der Schiene weitertransportiert. Während der Fahrt können sich die Lkw-Fahrer in einem mitgeführten, bewirtschafteten Liegewagen ausrasten. Die ROLA wird daher auch als begleiteter kombinierter Verkehr bzw. Intermodalverkehr bezeichnet.

Lkw-Speditionsunternehmen sparen auf diese Weise Treibstoffkosten und Mautgebühren. Weitere Vorteile ergeben sich durch die verminderte Fahrzeugabnutzung und die reduzierte Lkw-Steuer für in Österreich angemeldete Lastkraftwagen. Da sich während einer ROLA-Fahrt jeder Lkw-Fahrer ausruhen kann, werden verlässlich die gesetzlichen Ruhezeiten sowie das Nacht- und Wochenendfahrverbot eingehalten. Die Fracht bewegt sich dennoch ohne Zeitverlust weiter an ihr Ziel.

Klimaschutz. Nicht zuletzt trägt die ROLA zum Klimaschutz bei. Eine Studie des Umweltbundesamtes bestätigt, dass sich die Stickstoffemissionen beim Transport im begleiteten kombinierten Verkehr auf der Brenner-Strecke im Vergleich zum Straßenverkehr um 93 Prozent reduzieren und die Feinstaubemissionen durch den Transport mit der ROLA um 61 Prozent abnehmen. ■

144.000 Lkws auf Schiene

Über den Brenner wurden allein in den ersten fünf Monaten 2015 rund 65.000 Lkws auf der Rollenden Landstraße transportiert – das sind um 4.000 oder um 6,5 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Insgesamt sind auf der Brennerachse täglich 34 ROLA-Züge der Rail Cargo Group auf zwei Strecken unterwegs: 30 zwischen Wörgl und dem Terminal am Brennersee, vier zwischen Wörgl und Trento. Mit einer Kapazitätsauslastung von 85 Prozent sind die Züge gut gebucht. Bei der Abwicklung der Rollenden Landstraße ist die Rail Cargo Group Marktführer in Europa. 2014 hat die ROLA auf der Brennerachse rund 144.000 Lkws auf der Schiene befördert.

Schneller von A nach B – und schneller surfen

Um ihren Kunden modernste Services zu bieten, haben die ÖBB eine Digitaloffensive gestartet. Das eigene Handy wird damit zum Infopoint und Ticketshop. Gratis-WLAN kommt in die Bahnhöfe und in die Züge.

Von welchem Bahnsteig fährt der Zug weg? Wann wird er am Zielort ankommen? Hat der Zug Verspätung? Wie wichtig rasche und exakte Informationen für die Fahrgäste sind, zeigt eine aktuelle Studie der ÖBB. Die Kunden möchten schnell und zuverlässig über ihre Reiseroute informiert werden, und das am besten jederzeit und überall.

Mit den neuen Info-Stationstafeln, die ab sofort auf insgesamt 850 Regionalbahnhöfen in ganz Österreich (das sind rund drei Viertel aller bestehenden Stationen) installiert werden, kommen die ÖBB diesem Kundenwunsch einen entscheidenden Schritt näher. Ziel ist es, alle Bahnhöfe, die über kein elektronisches Anzeigesystem verfügen, mit den neuen, „smarten" Infotafeln auszurüsten. Mithilfe dieser Tafeln können die Zuginformationen in Zukunft ganz einfach via Handy abgerufen werden.

Der Klick zum Fahrplan. Durch die Infotafeln bekommen die Kunden der ÖBB vier zusätzliche Möglichkeiten, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten abzurufen – in Echtzeit. Man benötigt dafür lediglich ein Handy. Neben der klassischen Telefonie und dem Abruf über eine mobile Website kommen auf den Infotafeln mit NFC (Near Field Communication) und QR-Code auch zwei weitere Kontaktmöglichkeiten ins Spiel. Man hält das Handy einfach nah genug an das NFC-Symbol und schon bekommt man die Fahrpläne auf den Bildschirm geliefert. Ähnlich funktioniert die Variante über den QR-Code, wobei dafür von den Nutzern schon im Vorfeld eine App auf das Smartphone geladen werden muss. Rund 1.200 NFC-Infotafeln wurden bereits in heimischen Bahnhöfen und Haltestellen, die über keine andere Informationsmöglichkeit verfügen, installiert.

Ticketshop in neuer Optik. Mit einer eigenen App lassen sich Bahntickets direkt am Handy kaufen. Diese ÖBB-Ticket App nutzen bereits über 500.000 Menschen, und ebenso viele sind im ÖBB-Ticketshop online registriert. Jährlich wächst der Vertriebs-

WLAN-Bahnhöfe

Wien Westbahnhof, Wiener Neustadt, Wien Hauptbahnhof: Diese drei Bahnhöfe sind bereits mit leistungsstarkem WLAN ausgestattet. Bis Ende des Jahres kommen noch folgende Bahnhöfe hinzu: Wien Flughafen, Innsbruck, Linz, Graz, St. Pölten, Salzburg, Klagenfurt, Bregenz, Wels, Wien Mitte. In der letzten Ausbaustufe sollen bis Ende 2016 weitere 17 Bahnhöfe mit leistungsstarkem WLAN versorgt werden.

FOTOS: PHILIPP HORAK (ÖBB)

Unterwegs vernetzt. Ab Dezember 2015 wird in den ÖBB-Railjets schrittweise die nächste Generation von WLAN eingeführt – mit deutlich verbesserter Verbindungsstabilität und höheren Downloadraten.

kanal der Online- und Mobile-Verkäufe im zweistelligen Prozentbereich. Um hier den Kunden noch mehr Service zu bieten, werden sowohl der Ticketshop als auch die App bis Ende des Jahres runderneuert: Ein neues Design mit verbesserter Bedienbarkeit und neuen Funktionen wird dafür sorgen, dass sich alle Zugfahrgäste schnell und einfach zurechtfinden. So kann man beispielsweise künftig das Ticket für die gesamte Strecke von Graz-Puntigam nach Wien-Ottakring in einem einzigen Schritt bequem kaufen.

Nach erfolgreichem Start werden schrittweise auch die anderen Vertriebskanäle auf das neue System umgestellt – etwa die ÖBB-Fahrkartenautomaten. Und noch eine weitere Verbesserung wartet auf die ÖBB-Kunden: Zeitgleich mit dem Start des Ticketshops 2.0 wird auch die neue Website *oebb.at* online gehen.

Kostenloses WLAN. Die Digitalisierungsoffensive findet freilich auch in den Zügen der ÖBB satt: Ab Dezember 2015 wird in den ÖBB-Railjets schrittweise die nächste WLAN-Generation eingeführt – mit deutlich verbesserter Verbindungsstabilität und höheren Downloadraten. Gleichzeitig erhalten die ÖBB-Railjet-Kunden Zugriff auf ein umfangreiches Info- und Entertainment-Angebot auf dem Bordserver.

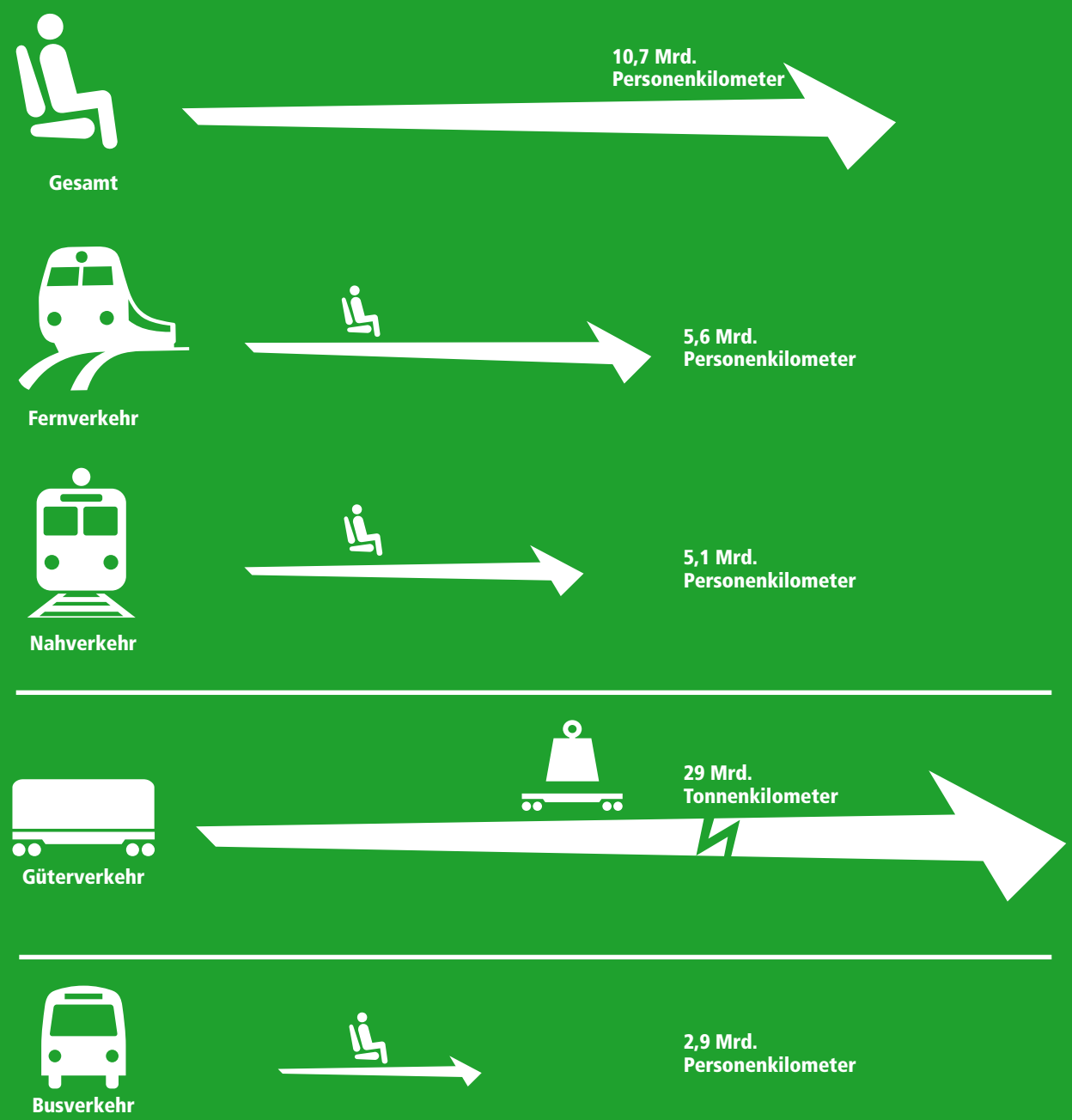
Bis Ende 2015 werden – orientiert an den Fahrgastfrequenzen – zehn weitere Bahnhöfe mit Gratis-WLAN ausgestattet, bis Ende 2016 folgen 17 weitere. Denn den ÖBB ist es ein großes Anliegen, dass Kunden auch während der Zugfahrt unbeschwert und ungestört im Internet surfen können. ■

Scotty bringt Sie ans Ziel

Unter scotty.oebb.at finden Bahnreisende schnell und einfach alle Informationen zu Zugverbindungen. Die elektronische Fahrplaninfo der ÖBB wird 385-mal pro Minute abgefragt. Insgesamt suchen Bahnreisende rund 200 Millionen Mal pro Jahr bei Scotty Rat und Hilfe.

Alles auf Schiene

Die Zahl der Bahnfahrer steigt Jahr für Jahr ebenso wie die zurückgelegten Bahnkilometer. Das schont die Natur, denn Bahnfahren ist mit Abstand die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung.



Saubere Bahn. Mit einer Emission von 14 g CO_2 pro Personenkilometer ist die Bahn Vorreiter bei klimafreundlicher Mobilität. Im Vergleich hat ein Pkw einen 12-mal und ein Flugzeug einen 30-mal so hohen CO_2-Ausstoß.

201 Mio. Fahrgäste im Nahverkehr

Fahrgastzahlen. 466 Mio. Fahrgäste haben 2014 die Mobilitätsdienste der ÖBB in Anspruch genommen – 201 Mio. in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs, 34 Mio. im Fernverkehr und 231 Mio. in Bussen.

231 Mio. Fahrgäste im Busverkehr

34 Mio. Fahrgäste im Fernverkehr

Gute Noten für die ÖBB

Die aktuelle Kundenzufriedenheitsanalyse fällt sehr positiv aus. Was Reisende am Zugfahren schätzen und was noch verbessert werden sollte. Ein Überblick.

Der Kunde ist König – erst recht, wenn er mit der Bahn fährt. Darum ist es für die ÖBB ein absolutes Muss, regelmäßig zu überprüfen, wie die Kunden das Angebot und die Dienstleistungen bewerten. Zum dritten Mal in Folge wurde aus diesem Grund von der Karmasin Motivforschung eine großangelegte Kundenzufriedenheitsstudie durchgeführt.

Das Ergebnis zeigt vor allem eines: Die Gesamtzufriedenheit der Kunden ist nach 2012 und 2013 auch im Vorjahr in allen drei Gesellschaften – also im Personenverkehr, im Bereich Infrastruktur und bei den Postbussen – gestiegen und erreicht die Gesamtpunktezahl 79 von 100 möglichen Punkten.

Gute Noten. Besonders positiv bewertet wurden die Pünktlichkeit, das Sicherheitsgefühl sowie die persönliche Betreuung und Information am Schalter, im Zug und im Bus. ÖBB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter, etwa Zugbegleiter oder Postbusfahrer, erhielten dabei Topbewertungen – vor allem für ihre Kompetenz, ihre Freundlichkeit und ihre Hilfsbereitschaft.

Außerdem zeigt die Studie eine deutliche Verbesserung beim Umgang mit Kundenbeschwerden und Reklamationen. Hat dieser Bereich in den Jahren zuvor eher schlecht abgeschnitten, wurde er jetzt besser bewertet. Verbesserungsbedarf sehen die Kunden auch bei der Sauberkeit auf den Toiletten. Die ÖBB nehmen sich diese Kundenwünsche zu Herzen und werden bis Ende 2016 schrittweise die 247 WCs in den ÖBB-Nahverkehrszügen erneuern.

So sahen die Kunden 2014 die ÖBB

52 % Information & Service — Hat sich verbessert

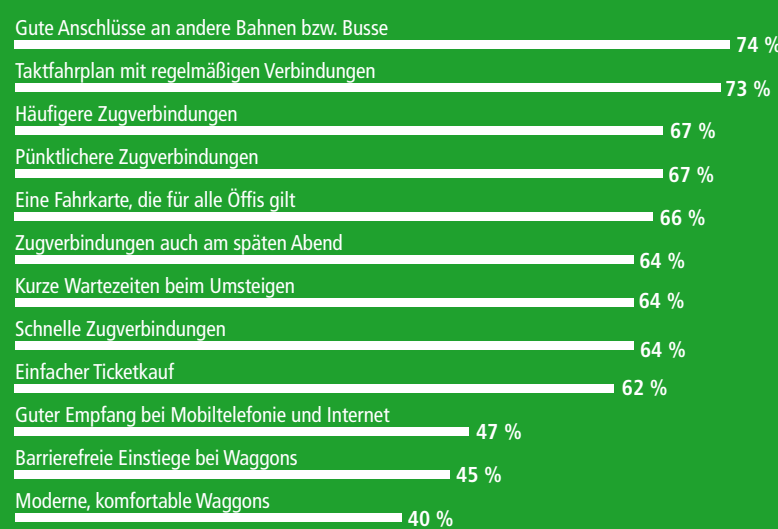
58 % Pünktlichkeit — Hat sich verbessert

60 % Gesamtreisezeit — Hat sich verbessert

56 % Qualität der Waggons — Hat sich verbessert

52 % Anzahl der Zugverbindungen — Hat sich verbessert

Das schätzen die Kunden an den ÖBB



365 Tage zur Stelle. Das Team ÖBB hilft Zugreisenden ab sofort in unerwarteten Störungsfällen.

Das ist Ihr Team

„Kann ich helfen?“ Diesen Satz hört jeder gerne, wenn er dringend Hilfe braucht. Und genau diese drei Worte samt Teamgeist ergeben das neue TeamÖBB.

Zukunftskonzepte müssen so vielfältig sein wie die Probleme, die sie lösen sollen“, sagte ein amerikanischer Topmanager einmal. Ein Unternehmen kann noch so viel planen und organisieren, unvorhergesehene Zwischenfälle gibt es immer, auch bei den ÖBB. Deshalb sollte man für solche Umstände gut gerüstet sein – und genau hier kommt das neue TeamÖBB zum Einsatz.

Freiwillige vor! Wenn etwa Zehntausende Flüchtlinge über die Grenze nach Österreich kommen und am Haupt- und Westbahnhof in Wien Hilfszentren errichtet werden, ist das TeamÖBB gefragt. „Unser TeamÖBB sind Freiwillige – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem gesamten Konzern. Es ist eine mobile Einsatztruppe, die dann zum Zug kommt, wenn Kundenbetreuung gefragt ist. Vor allem wenn unsere Kollegen auf der ‚Linie‘ aufgrund von unvorhergesehenen Ereignissen die Kundenbetreuung nicht mehr optimal gewährleisten können“, erklärt ÖBB-Mitarbeiter Harald Schröfl. Bei der aktuellen Flüchtlingskrise hat das TeamÖBB seine erste große Bewährungsprobe übrigens bravourös bestanden.

Rasche Hilfe. Die ÖBB-Mitarbeiter, die sich freiwillig gemeldet haben, werden im Akutfall über eine SMS auf ihrem Handy verständigt. Auf dem Display sehen sie die Details zum Einsatz und können den Auftrag annehmen oder auch ablehnen. Im Beispiel mit den Flüchtlingen fahren TeamÖBB-Mitglieder zu den beiden Wiener Bahnhöfen. Hier informieren sie die Fahrgäste und versorgen gemeinsam mit Helfern von Freiwilligenorganisationen und aus der Bevölkerung die Flüchtlinge.Vor allem Familien mit Kindern erhalten Essen, sauberer Kleidung, Windeln, Schlafplätze werden angeboten. Das bringt ein bisschen Ruhe und Normalität in den Flüchtlingsalltag.

Das alles passiert in ihrer Freizeit, die die Mitglieder des TeamÖBB aber bereitwillig in den Dienst der guten Sache stellen. Schröfl: „Ich bin sehr gern Teil eines motivierten Teams.“ ■

Auf einen Blick

Das neue TeamÖBB kommt immer dann zum Einsatz, wenn rasche Hilfe bei unvorhergesehenen Ereignissen gefragt ist – etwa bei Streckenunterbrechungen, Naturkatastrophen oder technischen Störungen. Es informiert die Kunden über die Lage, hilft bei der Orientierung oder beim Transportieren des Gepäcks. So richtig soll das TeamÖBB erst mit Beginn des Winterfahrplans 2015 starten, doch während der Flüchtlingskrise hatte es eine vorgezogene Feuertaufe, die es mit Bravour bestand.

FOTOS: ÖBB (6)

Das ÖBB-Social-Media-Team am Wiener Hauptbahnhof.

Netzwerker fahren Bahn

Die Fans auf Facebook werden täglich mehr, via Blog gibt es tolle Hintergrundinfos, auf YouTube spannende Videos. Social Media sind der direkte Draht zwischen den ÖBB und ihren Kunden.

Instawalking

Interessante Orte rund um die ÖBB erkunden, dabei Fotos schießen und via Instagram (Smartphone-App) veröffentlichen. Das war das Ziel von „Instawalk", einer der Aktionen der ÖBB auf Instagram: „Wir hatten mehr als 50 Anmeldungen. Insgesamt konnten wir dann bei den beiden Instawalks rund 40 Personen mitnehmen, die Hunderte Fotos und Kurzvideos online gestellt haben. Das Feedback war für uns enorm gut", so ÖBB-Social-Media-Chef Michael Schacherhofer.

Berichte und Breaking News zur aktuellen Lage, wie etwa zuletzt, als Tausende Flüchtlinge von Budapest nach Wien kamen und am Westbahnhof und am Hauptbahnhof mit Verpflegung und Sachspenden willkommen geheißen wurden, aktuellste Infos zu Fahrplänen, Tipps zu Veranstaltungen, beeindruckende Fotos zur Bahnhofsoffensive, Bilderrätsel, diverse Schnäppchen, Einblicke ins Innere der neu entwickelten Zuggarnituren bis hin zu Reisemusik: Social Media der ÖBB stellen einen direkten Draht zu den Fahrgästen und allen Interessierten her. Via Facebook, Twitter, Instagram, YouTube oder Blog der ÖBB findet ein reger Austausch mit den Kunden statt, die dringende Fragen oder Wünsche haben oder zu einem Thema mehr Infos brauchen. Und seitens der ÖBB erfährt man hier immer quasi in Echtzeit die neuesten Entwicklungen aus der Welt des heimischen Zugverkehrs.

Neue Kommunikationswege. Die Social-Media-Kanäle bieten den ÖBB-Kunden die Möglichkeit, direkt und offen mit dem Unternehmen in Kontakt zu treten. „Wir setzen schon seit 2010 auf diese Art der Kommunikation", erklärt Michael Schacherhofer, Social-Media-Verantwortlicher bei den ÖBB, „denn die Geschwindigkeit und die Direktheit der Informationen haben sich grundlegend verändert. Musste man früher den Umweg eines Briefes oder E-Mails gehen, so kann man jetzt seine Emotionen direkt etwa

FOTOS: WOLFGANG WOLAK, ÖBB

via Facebook ausdrücken. Wir bekommen so aber auch viel direkter jene Punkte mit, wo unsere Fahrgäste der Schuh drückt, und können darauf besser und schneller eingehen.“ Ebenso hat sich durch Social Media die aktive Kommunikation der ÖBB gewandelt. „Wir haben dadurch eigene, direkte Kanäle nach außen bekommen. Vor allem in Krisenfällen haben sich diese Medien sehr bewährt.“ Generell ergeben sich durch Social Media sowohl für die ÖBB als auch für die User viele Vorteile. Schacherhofer: „Das direkte Feedback unserer Kunden erlaubt es uns, immer besser zu werden. Wünsche oder Beschwerden können rascher bearbeitet, wertvolle Anregungen schneller aufgegriffen und umgesetzt werden.“

Top-Zugriffszahlen. Social Media ist daher fixer Bestandteil der gesamten ÖBB-Unternehmenskommunikation geworden. „Dieser Bereich wird in allen Ebenen immer sofort mitgedacht“, so der ÖBB-interne Experte Schacherhofer. Kein Wunder, denn die Zugriffsdaten und Fan- bzw. Follower-Zahlen sind mittlerweile beachtlich, wobei Facebook sicherlich der „Lead-Channel“ in Fahrgastfragen ist: Rund 85.000 Usern auf Facebook gefällt die Seite, die durchschnittliche Reichweite der Beiträge pro Tag liegt bei etwa 50.000 Views. Auf Twitter haben die ÖBB rund 5.000 Follower, auf YouTube aktuell ca. 5.500 Abonnenten *(siehe Kasten rechts)*.

Der ÖBB-Blog verzeichnet seit seinem Bestehen insgesamt mehr als 763.000 Besucher und rund 1,4 Mio. Seitenaufrufe. Beim Social-Media-Ranking in Österreich belegen die ÖBB immer einen Platz unter den Top 100.

Geschulte Mitarbeiter. Die Herausforderungen, die Social Media heute an die Unternehmen stellen, sind nicht zu unterschätzen: „Man erwartet eine ‚rapid response‘ auf seine Anfragen. Und bei uns kommt auch der menschliche Kontakt nicht zu kurz“, sagt Michael Schacherhofer. „Hinter jeder Antwort steckt ein Mensch, das kommt auch in jedem Posting so rüber. Daher gehen wir auf jede Frage individuell ein, das ist uns sehr wichtig. Hat der Kunde eine einfache Frage zu seiner Reise, kommt die Antwort innerhalb von 30 Minuten. Bei einer komplexeren Frage, zum Beispiel zu langfristigen Bauvorhaben, kann die Antwort etwas länger dauern.“

Um all den Anforderungen in sozialen Netzen gerecht zu werden, stehen seit eineinhalb Jahren eigens geschulte Mitarbeiter 365 Tage im Jahr von 7 bis 20 Uhr für jeden Kunden als Ansprechpartner zur Verfügung. Schacherhofer: „Dieses Service wird von unseren Kunden sehr gut angenommen, wie Tausende beantwortete Anfragen zeigen.“ In der aktiven Kommunikation sind zwei Mitarbeiter mit Facebook, Twitter und dem Blog beschäftigt, ein weiterer ist mit Foto- und Videoumsetzungen an Ort und Stelle befasst. Im Kernteam arbeiten vier Personen. Um Spitzen- und Randzeiten abzudecken, können auch geschulte Kollegen aus dem Kundenservice mit eingebunden werden. ■

Sonja Horner, Konzernsprecherin, und Michael Schacherhofer, ÖBB-Social-Media-Leiter: „Social Media sind ein direkter, offener und menschlicher Kanal. Diese drei Grundprinzipien versuchen wir immer einzuhalten – und das wird von unseren Kunden gutgeheißen, wie das Feedback zeigt.“

Daten & Fakten

Die Facebook-Community ist seit 2010 auf mittlerweile rund 85.000 Fans angewachsen. Die durchschnittliche Reichweite der Beiträge pro Tag beträgt ca. 50.000 Views; seit Bestehen der Facebook-Seite beläuft sich die Anzahl der Views auf rund 43 Millionen.

Auf YouTube verfolgen rund 5.500 Abonnenten die ÖBB-Videos. Im Schnitt werden täglich ca. 4.500 Videos auf dem ÖBB-Kanal abgerufen. Seit dem Bestehen des ÖBB-Kanals sind das mehr als 5,2 Mio. Aufrufe mit einer Wiedergabezeit von mehr als 11 Mio. Minuten.

Mehr als 4.960 Follower folgen den ÖBB.

Der ÖBB-Blog verzeichnete bisher rund 1,4 Mio. Seitenaufrufe von mehr als 763.000 Usern.
blog.oebb.at

Karriereticket in die Zukunft: ÖBB bieten 1.000 Top-Jobs

Viele ÖBB-Bedienstete gehen demnächst in Pension. Für sie sucht der Konzern neue Mitarbeiter in zahlreichen Fachbereichen – und investiert zusätzlich 50 Millionen Euro in Lehre & Fortbildung.

Die demografische Entwicklung in Österreich spiegelt sich auch bei den ÖBB wider: Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter steigt stetig an und die geburtenstarken Jahrgänge nähern sich dem Pensionsalter. Dies wirkt sich insofern auf die Personalentwicklung aus, als sich das Potenzial für altersbedingte Pensionierungen in den nächsten drei Jah-

FOTOS: PHILIPP HORAK / ÖBB

Sagen, wo's langgeht. Rund die Hälfte aller Mitarbeiter des ÖBB-Konzerns haben an der Mitarbeiterbefragung teilgenommen.

ren vervierfachen wird. 2020 werden über 1.000 Mitarbeiter vor der altersbedingten Pensionierung stehen. Aus diesem Grund sorgen die ÖBB schon heute für eine langfristige Kapazitätsabsicherung in Fachfunktionen vor und suchen laufend neue Mitarbeiter. Strategisch wichtig sind vor allem Jobs, die eine lange Ausbildung erfordern, und all jene Arbeitskräfte, bei deren Ausfall es zu Störungen in operativen Prozessen kommen könnte – dazu zählen unter anderem Triebfahrzeugführer, Lenker, Verschieber, Wagenmeister, Fahrdienstleiter und Zugbegleiter. Im Jahr 2015 liegt der Bedarf an Aufnahmen in diesen Bereichen bei knapp 400 Personen, bis 2020 sind über 1.000 Mitarbeiter für diese Funktionen aufzunehmen oder auszubilden. Den größten Teil des Personalbedarfs will der Konzern durch Lehrlingsübernahmen decken.

Zusätzliche Lehrwerkstätten. Der Lehrlingsausbildung wird daher künftig eine noch größere Bedeutung als bisher zukommen. Bis 2020 werden 50 Millionen Euro in die Lehrlingsausbildung sowie in die Weiterbildung im Konzern investiert. Dabei stehen die Modernisierung und der Neubau von sechs Lehrwerkstätten auf dem Programm. In Wien werden mehrere Lehrwerkstätten an einem neuen Standort zusammengefasst, und auch z. B. in Knittelfeld oder Feldkirch werden neue Lehrwerkstätten errichtet. In Innsbruck ist die Erweiterung der Lehrwerkstätte geplant.

Im Bereich der konzernübergreifenden Personalentwicklung liegt der Fokus auf der Steigerung der Führungsqualität. Dies inkludiert Maßnahmen im Bereich „Leadership Assessment", also der Führungsbeurteilung, wie auch die Bereitstellung zielgerichteter Seminare und Lehrgänge sowie individuelle Beratung. Zusätzlich soll die Mobilität bei Managementfunktionen erhöht und die Feedback- und Leistungskultur gefördert werden. Die Quote für die interne Besetzung von Führungspositionen soll damit erweitert, der Frauenanteil angehoben werden. Und auch für die Förderung junger Talente ist gesorgt, z. B. mit den Programmen „trainees für mobilität" und „talents for action" sowie im Rahmen der Kooperation mit den Russischen Eisenbahnen.

Attraktiver Arbeitgeber. Neben Lehrlingsübernahmen und der Aus- und Weiterbildung von Führungskräften wird der Bedarf an Fachkräften auch über Neuaufnahmen abgedeckt werden müssen. Hier will der Konzern vermehrt in Employer-Branding-Maßnahmen investieren, mit dem Ziel, auf dem Arbeitsmarkt als attraktiver und innovativer Arbeitgeber anerkannt zu bleiben und potenzielle Bewerber zielgruppenorientiert anzusprechen. Die Hauptbotschaft: „Die ÖBB – mein Karriereticket in die Zukunft!" →

Der neue Look

„Fesch schaun's aus!", sagte die ältere Dame aus Bruck an der Leitha, die extra zur Eröffnung des Hauptbahnhofs gekommen war. Das Kompliment galt den Models, die auf dem Laufsteg in der Bahnhofshalle die neuen Uniformen der ÖBB erstmals der Öffentlichkeit präsentierten. Ab sofort werden die Mitarbeiter in den Zügen und Bussen, an den Personenkassen, an den Infopoints und in den Reisebüros nämlich in den neu designten Uniformen ihren Dienst antreten.

> **Dynamik & Eleganz.** Entworfen wurde die neue ÖBB-Kollektion in Zusammenarbeit mit Ute Ploier. Modedesignerin vom ÖBB-Railjet. So wie der Railjet steht die neue Uniform für Dynamik, Modernität, Technologie, Eleganz und Klasse.

> **Farben.** Aufgenommen wurden auch die Farben des Railjets, Grau und Rot. Die Damenlinie ist charmant, frisch und feminin, die Herrenlinie klassisch und modern.

> **Nachhaltig.** Produziert wurden die neuen ÖBB-Uniformen nach dem europäischen Verhaltenskodex BSCI, um eine ethische, sozialverträgliche Lieferkette zu gewährleisten.

> **Praktisch.** An kalten Tagen wärmen Parkas mit einknöpfbarer Steppjacke oder Gilets zum Drübertragen. Dazu gibt es viele Accessoires wie Gürtel, Krawatten, Schals, Handschuhe, Mützen und Umhängetaschen für Zugbegleiter. Und noch ein kleines, aber wichtiges Detail ist neu: das Namensschild samt ÖBB-Logo.

Millionen-Investment. 50 Millionen Euro investieren die ÖBB bis 2020 in die Lehrlings- und Mitarbeiterausbildung.

ÖBB akademie. Die ÖBB bündeln in der betriebsinternen ÖBB akademie strategisch relevante Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Managementebenen, Expertinnen und Experten sowie Newcomer und Talente des ÖBB-Konzerns und fördern eine hierarchie- und themenübergreifende Weiterbildung. Seit 2011 haben rund 750 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen die unterschiedlichen Programme und Trainings der ÖBB akademie absolviert.

Der konzernübergreifende ÖBB-Bildungskatalog wurde 2014 umfassend neu gestaltet. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern steht nun eine Vielzahl an neuen Weiterbildungsprogrammen zur Verfügung, von Seminaren im Bereich persönliche Kompetenz über Führungskräftetrainings, Sprach- und EDV-Trainings bis zur berufsbezogenen Aus- und Weiterbildung.

Die einzelnen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns sorgen mit fachspezifischen Schulungen für die optimale Abwicklung des Eisenbahnbetriebs. Neben der im Bahnbetrieb gesetzlich vorgeschriebenen Aus- und Weiterbildung wird ein breites Spektrum an Ausbildungen im Bereich Sozial- und Methodenkompetenz angeboten.

Um rechtzeitig auf Leistungsträgerinnen und Leistungsträger in allen Bereichen des ÖBB-Konzerns aufmerksam zu werden und sie entsprechend zu fördern, wurde bereits 2013 die konzerninterne Nachfolgeplanung gestartet. Dabei wird das Potenzial ausgewählter Talente in den einzelnen Unternehmensbereichen erfasst, und für jede und jeden Einzelnen werden individuelle Entwicklungsmaßnahmen erstellt, mit deren Hilfe sie die Karriereleiter bei den ÖBB nach oben klettern können.

Um den durch Pensionierungen entstehenden steigenden Bedarf an neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern abdecken zu können, haben die ÖBB übrigens im Vorjahr 13 Recruiting-Messen veranstaltet, sechs davon für Akademikerinnen und Akademiker, sieben für Lehrlinge. Gesucht wurden bei den Veranstaltungen vorwiegend potenzielle Lehrlinge und Studierende technischer und betriebswirtschaftlicher Fachrichtungen. ■

FOTOS: MAREK KNOPP, ANDREAS SCHEIBLECHNER, ÖBB (2)

Links:
ÖBB, offizieller Mobilitätspartner der Fußballnationalmannschaft.

Unten:
Beim Eurovision Song Contest waren die ÖBB als Partner vielfältigst tätig.

Sieger fahren Bahn

Österreichs Nationalteam löste das Ticket für die EM 2016 in Frankreich. Als Mobilitätspartner sind die ÖBB auch hier mit dabei und bewegen Sportler und Fans.

Ob Mega-Musikshows, internationale Skisprung-Veranstaltungen oder Fußballhighlights: Die ÖBB sind als größter heimischer Mobilitätspartner bei historischen Erfolgserlebnissen immer mit dabei. Mit einem überwältigenden Sieg in Schweden konnte sich Österreich heuer für die Fußballeuropameisterschaft 2016 qualifizieren. So werden die ÖBB als Partner des heimischen Fußballnationalteams im kommenden Jahr viele Promis, Spitzensportler und deren Fans durchs ganze Land in Richtung Frankreich und zu den Spielen der EM 2016 bewegen.

Vom Gletscher in den Sonderzug. Die ÖBB sind auch Mobilitätspartner des größten Wintersportverbands des Landes – des Österreichischen Skiverbands (ÖSV). Als besonders schneller Botschafter dieser Kooperation fährt ein winterlich blauer, mit rot-weiß-rotem „Ski Austria"-Logo gebrandeter Railjet durch das Land. Seine Jungfernfahrt absolvierte er mit weltmeisterlichen Passagieren – den ÖSV-Topathleten. Die Ski-Asse düsten mit dem Zug direkt vom Training auf dem Gletscher quer durch Österreich zur abendlichen Modeschau der neuen Winterkollektion am Westbahnhof in Wien. Bestzeit somit nicht nur auf der Piste, sondern mit bis zu 230 km/h auch auf der Schiene.

Ausstellung in Wien. Als Sponsor des Technischen Museums Wien unterstützen die ÖBB außerdem die beiden Ausstellungen „Mobilität" und „In Bewegung". Neben der Geschichte der Mobilität und der Vorstellung der größten heimischen Infrastrukturprojekte erwarten die Besucher unter anderem interaktive Stationen, wie zum Beispiel ein Fahrsimulator und ein Hands-on zum Thema „Beschleunigen & Bremsen". ■

Die ÖBB rockten den Eurovision Song Contest

Nicht in jeder Hinsicht hat Österreich beim ESC gewonnen – jedenfalls aber in den Kategorien Professionalität und Mobilität. Erstmals in seiner 60-jährigen Geschichte wurde der Eurovision Song Contest als Green Event ausgetragen, auch deshalb, weil die ÖBB offizieller Mobilitäts- und Logistikpartner waren. Die ÖBB-Tochter EC Logistics hat sämtliche Transporte für den ESC durchgeführt. Eine Taurus-Lok im Song-Contest-Design war rund um die Uhr auf der West- und Südstrecke unterwegs. Im Süden von Wien – in Liesing, Mödling und rund um die Shopping City Süd – verkehrte der ESC-Postbus. Eigens designte Deckenhänger, bunte Flaggen an den Personenkassen, ESC-Sujets auf den Railscreens sowie die Werbung am Bahnsteig zogen die Blicke der Reisenden auf sich.

FOTOS: GEPA, ANDREAS SCHEIBLECKER / ÖBB, ÖBB

Züge der Menschlichkeit

Zehntausende Flüchtlinge sicher transportieren, menschenwürdige Übernachtungsmöglichkeiten schaffen und optimale Betreuung gewährleisten – Aufgaben, die von den ÖBB-Mitarbeitern mit höchstem Einsatz und Feingefühl gemeistert werden.

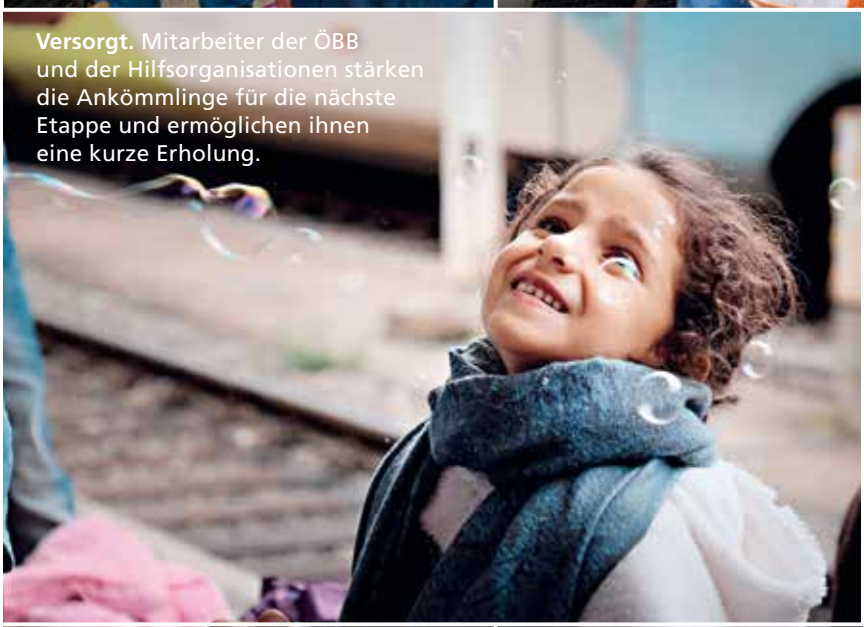
Menschlichkeit fährt Bahn.

Kurz durchatmen. Auf dem Wiener Hauptbahnhof und dem Wiener Westbahnhof konnten Tausende Flüchtlinge endlich durchatmen.

Es war der 31. August 2015, als in mehreren Zügen am Abend erstmals Hunderte Flüchtlinge aus Richtung Budapest am Wiener Westbahnhof eintrafen. Die meisten von ihnen wollten nach Salzburg und München weiterreisen. Am nächsten Tag ein ähnliches Bild: Vormittags fuhr noch ein Railjet von Budapest nach Wien, kurz bevor die Polizei den Budapester Ostbahnhof sperrte. Der Zustrom von Flüchtlingen aus Ungarn nimmt seither kein Ende. Die ÖBB richteten am Wiener Westbahnhof in einer aufgelassenen Gepäckablage beim Bahnsteig 1 eine Anlaufstelle für Flüchtlinge ein, bei der die Ankommenden erstversorgt werden. Mit Unterstützung von Hilfsorganisationen werden eintreffende Flüchtlinge von eigens abgestellten Mitarbeitern der ÖBB empfangen und in mehreren Sprachen entweder zu weiteren Zügen oder zum Versorgungszentrum gelotst. Unter diesen Mitarbeitern ist auch der gebürtige Marokkaner Khalid, der seit mehr als 20 Jahren bei den ÖBB im Kundendienst arbeitet. Er war schon zu Beginn der Flüchtlingswelle am Westbahnhof, um für die Menschen zu dolmetschen. Auf Deutsch, Arabisch, Französisch und Englisch informierte er die Flüchtlinge über die Abfahrtszeiten der Züge nach Deutschland.

Gemeinsam helfen. „Es ist ein überwältigendes Gefühl, so viele Menschen in Freiheit zu bringen", erzählt ein ÖBB-Lokführer. Im Zug gibt es nun auch Durchsagen auf Arabisch und in einer afghanischen Sprache. Den eintreffenden Flüchtlingen sind die Strapazen der vergangenen Wochen und Monate deutlich anzusehen. „Ich bin seit zehn Monaten aus Pakistan unterwegs", erzählt ein Ankommender. Einige der Flücht- →

FOTOS: FLORIA ALBERT / ÖBB (7), CHRISTIAN MÜLLER / ÖBB (2)



Versorgt. Mitarbeiter der ÖBB und der Hilfsorganisationen stärken die Ankömmlinge für die nächste Etappe und ermöglichen ihnen eine kurze Erholung.

ORF,
1. September 2015

„ÖBB stellt Schlafplätze zur Verfügung. Tausende Flüchtlinge kamen aus Ungarn in Wien an, und 500 mussten die Nacht auf dem Bahnhof verbringen, bevor sie weiterreisen konnten. Die ÖBB haben dafür einen Zug und ein leerstehendes Bürogebäude zur Verfügung gestellt.“

linge mussten wegen Kreislaufschwäche oder Problemen mit den Füßen von der Rettung versorgt werden. Auch ein Kleinkind mit hohem Fieber wurde von den Sanitätern am Wiener Westbahnhof behandelt.

Zivilgesellschaft im Einsatz.
Der Bahnhof ist zu einem Ort der Menschlichkeit geworden, „ähnlich wie zuletzt in Traiskirchen", erklärt Klaus Schwertner von der Caritas. „Es melden sich laufend Menschen, die etwas tun wollen." Caritas-Helferin Susie etwa war mit ihren beiden Kindern bei der Erstaufnahmestelle. „Ich habe fast mein ganzes Taschengeld ausgegeben und Spielsachen gekauft", sagt der 9-jährige Pauli. Seine Schwester sitzt im Kinderwagen, der voller Spenden ist. „Die Kinder brauchen auch Beschäftigung", meint Susie. Die Familie gibt den Flüchtlingskindern Kuscheltiere, Playmobil-Figuren und weitere Spielsachen. Auch viele Hunderte andere Menschen kommen immer wieder zum Bahnhof, um Decken, Lebensmittel und Getränke zu verteilen. Die Zusammenarbeit mit den Hilfsorganisationen und den ÖBB klappt dabei ganz wie von selbst. Ein Bild, das angesichts der Situation Hoffnung gibt, sagt ein freiwilliger Helfer sichtlich gerührt. ■

„Der Star des Tages" (ÖBB-Facebook-Eintrag)

Mehr als 22.000 Likes für eine Eisenbahnerin! Wer hätte sich das je gedacht ...

E. G.: Und das ist mein Star des Tages: Ursula am ÖBB-Schalter am Hauptbahnhof in Wien. Sie macht schon Extraschichten und fertigt geduldig die vielen Flüchtlinge ab, und am Wochenende fährt sie in ihrer Freizeit nach Nickelsdorf, um dort bei der Caritas auszuhelfen. Ursula, you rock.

Ursula: Vielen Dank, Herr E. G.! Es war mir wirklich eine Ehre, Sie heute als Kunden betreuen zu dürfen. Ich stehe hier ja nur als eine von vielen ÖBB-Mitarbeitern, die in den letzten Wochen wirklich alles geben. Die Schicksale, die man so mitbekommt, treffen mich oft mitten ins Herz, und ich sage mir im Stillen: Ich hoffe, eure Zukunft ist eine bessere und eure Kinder dürfen in Frieden aufwachsen und können Geschehenes vergessen.

Medienecho

APA, Samstag, 5. September 2015
„Europa ist an einem Scheideweg. Ich bin dankbar für das gute Zusammenspiel zwischen ÖBB, Stadt Wien, Polizei, Hilfsorganisationen und Freiwilligen."
Caritas-Präsident Michael Landau in einem Gespräch mit der APA am Wiener Westbahnhof

Profil, Montag, 7. September 2015
„… aber das Willkommen, das die österreichische civil society Anfang vergangener Woche Tausenden von ihnen bereitete, hat nicht nur diese im positiven Sinn überwältigt. Und es waren nicht nur die oft als „Gutmenschen" denunzierten und die NGOs wie Caritas und Rotes Kreuz, die in den Bahnhöfen den Ankommenden zur Hilfe eilten. Institutionen wie die ÖBB und die Polizei agierten ebenfalls mustergültig: erfrischend unbürokratisch, effektiv und empathisch "
Leserbrief

„Mich macht es sehr stolz, dass unsere Leute, ohne zu fragen, ob sie Überstunden bezahlt bekommen, ohne zu fragen, ob es am Wochenende bequem ist oder nicht, hierher gekommen sind. Hunderte haben angeboten, hier zu helfen. Ich glaube, das ist ein gutes Zeichen, das von unseren Mitarbeitern nach Österreich geht. Wir können alle miteinander erhobenen Hauptes über den Bahnhof gehen."
ÖBB-Vorstandschef Christian Kern

FOTOS: FLORIA ALBERT / ÖBB

ÖBB

Jetzt kommt Bewegung rein

Mehr Infos zur App auf **oebb.at/greenpoints**

4.865 Kilometer Streckennetz

39.481 MitarbeiterInnen aus **50** Nationen

6.360 Züge pro Tag

111.700.000 Tonnen beförderte Güter pro Jahr

2.200 Buslinien

466.000.000 Fahrgäste pro Jahr

96,7 %
der Züge kommen pünktlich an