

Auszug aus dem
Geschäftsbericht 2022
der ÖBB-Holding AG
zzgl. Maßnahmen

100 ÖBB

#RICHTUNGZUKUNFT

Nachhaltigkeitskennzahlen

Key-Facts & Figures – die wichtigsten Nachhaltigkeitskennzahlen

	2021	2022
Wirtschaftskennzahlen		
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	35.555	37.968
Eigenkapitalquote (in %)	9,1	9,3
Bruttoinvestitionen (in Mio. EUR)	3.688	3.920
Gesamterträge (in Mio. EUR)	6.986	7.398
EBT (in Mio. EUR)	170	193
Leistungskennzahlen		
Fahrgäste (in Mio.)	322,9	446,9
Nettotonnen (in Mio. t)	94,1	88,4
Bruttotonnenkilometer (in Mrd. Gbtkm)	78,7	82,2
F&E-Projektvolumen ÖBB (gesamte ÖBB Aufwände inkl. Förderungen in Mio. EUR)	25,0	29,4
Umweltkennzahlen		
CO ₂ -Einsparungen durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn & Bus) in Österreich (in Mio. t)	3,0 ¹	4,0
Gesamte Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität in Österreich (Scope 1, 2 und 3; CO ₂ -Äquivalent in t)	276.945 ¹	288.366
Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität in Österreich (Scope 1 und 2; CO ₂ -Äquivalent in t)	212.258 ¹	226.215
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene in Österreich	9,5 ¹	5,7
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus in Österreich	76,7 ¹	59,8
CO ₂ -Ausstoß in g/tkm – Gütertransport Schiene in Österreich	2,9 ¹	2,9
Gesamtenergieeinsatz der ÖBB (alle Energieträger, exklusive Externe) in GWh in Österreich	3.032 ¹	3.068
Prozentanteil erneuerbarer Energieträger am ÖBB Traktionsstrom in Österreich	100	100
Gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen) ²	25	29
Nicht gefährliche Abfälle (in Tsd. Tonnen) ²	5.481	6.712
Investitionen in den Lärmschutz an Bestandsstrecken (in Mio. EUR)	5,6	4,7
Eingesetzte Menge Glyphosat (in Tonnen)	5,3	0
Sozialkennzahlen		
Mitarbeiter:innen	43.673	44.369
<i>davon Lehrlinge</i>	1.775	1.766
Frauenquote (in %)	14,2	15,1
Frauenquote bei Lehrlingen (in %)	19,9	20,9
Betrieblicher Sicherheitsindex (BSX)	65	70
Arbeitsunfallrate (Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter:innen)	17,4	17,6
Aus- und Weiterbildung (Teilnehmer:innenstunden in Mio.)	0,90	0,92

¹ Beeinflusst durch pandemiebedingte Auswirkungen.

² Nähere Informationen siehe Lagebericht Seite LB80 (Abfall).

MEHR dazu
ab Seite 6 | LB59

Highlights 2022

4 Mio. t

CO₂ ersparen die ÖBB jährlich Österreichs Umwelt durch ihre Verkehrsdienstleistungen mit Bahn und Bus. Damit sind die ÖBB im Bereich Mobilität das größte Klimaschutzunternehmen des Landes.

100%

Anteil erneuerbarer Energieträger am ÖBB Traktionsstrom in Österreich. Seit 2018 fahren alle elektrisch angetriebenen Züge der ÖBB ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien.

6.715

weibliche Mitarbeiterinnen waren 2022 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2022). Damit liegt die aktuelle Frauenquote der ÖBB bei 15,1 % und ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 % gestiegen.

Inhalt

2	Vorwort
4	Auszug aus dem Konzernlagebericht im Geschäftsbericht 2022 der ÖBB-Holding AG
6	G. Nachhaltigkeitsbericht
12	G.1. Klimaschutz
20	G.2. Anpassung an den Klimawandel
23	G.3. Emissionen (exkl. CO ₂ /Treibhausgase)
26	G.4. Ressourcenmanagement
31	G.5. Biodiversität und Artenvielfalt
33	G.6. Nachhaltige Beschaffung
35	G.7. Innovation und Technologie
38	G.8. Sustainable Finance
49	G.9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot
53	G.10. Gesundheit, Safety und Security
61	G.11. Vielfalt und Chancengleichheit
65	G.12. Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte
68	G.13. Soziale Verantwortung
71	G.14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber
75	G.15. Generationenwandel
77	G.16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierungen
78	G.17. Aus- und Weiterbildung
82	H. Nichtfinanzielle Chancen und Risiken
93	I. Taskforce on Climate-related Financial Disclosures
95	J. GRI-Inhalts-Index
105	K. Anmerkungen zum Lagebericht
106	Maßnahmen zu den Nachhaltigkeitsbausteinen (Auszug)
125	Impressum



ÖBB NACHHALTIGKEITSBERICHT 2022. Seit 2006 informieren die ÖBB transparent und regelmäßig über ihre Nachhaltigkeitsperformance. Seit 2019 erfolgt die freiwillige Nachhaltigkeitsberichterstattung entlang der **17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie**. Nun haben die ÖBB den geprüften **Nachhaltigkeitsbericht erstmals als Teil des Lageberichts** veröffentlicht. Hier finden Sie nun einen „zusammengestellten“ Nachhaltigkeitsbericht. Der vorliegende Bericht beinhaltet den Nachhaltigkeitsteil aus dem Lagebericht des Geschäftsberichtes der ÖBB-Holding AG 2022, ergänzt um einen Auszug der Maßnahmen zu den 17 Nachhaltigkeitsbausteinen. Den Bestätigungsvermerk zum Konzernlagebericht finden Sie im Geschäftsbericht.



DIGITAL. Den Nachhaltigkeitsbericht 2022 als PDF finden Sie unter:
konzern.oebb.at/nhb2022_de



In Vorbereitung auf die **gesetzlichen Änderungen** berichten die ÖBB seit 2021 **freiwillig** auf Basis der EU-Taxonomie-Verordnung.

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2022

Vorwort

State of the Art. Für das Berichtsjahr 2022 haben die ÖBB erstmals den Nachhaltigkeits- in den Lagebericht des Geschäftsberichtes der ÖBB-Holding AG integriert. Auf den folgenden Seiten finden Sie den Nachhaltigkeitsbericht sowie einen Auszug der Maßnahmen zu den 17 Nachhaltigkeitsbausteinen. Eine kurze Einleitung.

Nachhaltigkeit bedeutet erfolgreiches Wirtschaften verknüpft mit ökologischer und sozialer Verträglichkeit – dadurch wird eine langfristig Erfolg versprechende Unternehmensführung erreicht. Für die ÖBB ist dies bereits seit mehreren Jahren oberstes Credo, um Nachhaltigkeit nicht nur zu kommunizieren, sondern auch zu leben und in alle Konzernabläufe einzubinden. Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind mittlerweile zentrale Themen und Anliegen der Bevölkerung, der Kund:innen und Geschäftspartner:innen. Und auch das Finanzwesen in Europa treibt unter anderem mit der EU-Taxonomie-Verordnung und der Ende 2022 in Kraft getretenen „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (kurz: CSRD) diese Nachhaltigkeitsentwicklung voran. Hier entstehen aus unternehmerischer Sicht insbesondere zwischen Ökonomie und Ökologie intensive Wechselwirkungen. Nicht zuletzt wegen der zu erwartenden Zunahme der Monetarisierung von ökologischen Effekten ist die „grüne Nachhaltigkeit“ sehr eng mit einer nachhaltigen Absicherung des Unternehmenserfolgs der ÖBB verbunden.

In Vorbereitung auf diese gesetzlichen Änderungen berichten die ÖBB bereits seit dem Geschäftsjahr 2021 freiwillig auf Basis der EU-Taxonomie-Verordnung. Und auch für das Geschäftsjahr 2022 gibt es eine Weiterentwicklung in der Nachhaltigkeitsberichterstattung: Erstmals haben die ÖBB den Nachhaltigkeits- in den Lagebericht des Konzerns integriert. Auch dies geschieht beim ÖBB-Konzern unaufgefordert, das heißt schon einige Jahre bevor es die gesetzlichen Vorgaben (CSRD) verlangen.

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

Einer der wesentlichsten Schritte in Richtung dieser absehbaren Änderungen in der Unternehmensführung und Transparenz bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung wurde bereits 2020 mit der Aktualisierung der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gesetzt. Denn eine am Puls der Zeit und in die Zukunft gerichtete Nachhaltigkeitsstrategie ist für die aktuell sehr dynamischen gesetzlichen Änderungen wesentlich. Mit den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und der Definition von Ambitionen, Zielen und Stoßrichtungen wurde die Grundlage für das Setzen zielgerichteter Maßnahmen und eine transparente, strukturierte Berichterstattung geschaffen.

Die Strukturierung und der Aufbau der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie erfolgte auf Grundlage des „Drei-Säulen-Modells der Nachhaltigkeit“ (Ökonomie, Ökologie und Soziales), der Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals) sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer gezielten Stakeholder:innen-Befragung. Im Zuge einer sogenannten Wesentlichkeitsanalyse wurden Stakeholder:innen der ÖBB befragt, welches aus ihrer Sicht die wesentlichen Themen der ÖBB sind. Die Nachhaltigkeitsexpert:innen des ÖBB-Konzerns formten aus den externen Rückmeldungen sowie einer internen Chancen- und Risikobetrachtung die 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie.



URBAN ARROW



Auf dem Weg zu umfassender Nachhaltigkeit

DIE ÖBB zeigen Engagement in allen 17 Bausteinen und verbessern ihre Nachhaltigkeitsperformance kontinuierlich.

Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2022 orientiert sich wie bereits in den letzten Jahren an den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und gibt Einblick in Managementansätze sowie deren wesentliche Ziele, Stoßrichtungen und Maßnahmen. Die 17 Bausteine bilden das Fundament für die ökologische,

ökonomische und soziale Nachhaltigkeit im ÖBB Konzern.

Erster integrierter Bericht

In Vorbereitung auf die ab dem Berichtsjahr 2025 für den ÖBB-Konzern verpflichtende Anforderung der „Corporate Sustainability Reporting Directive“

(CSRD) wurde der Nachhaltigkeitsbericht 2022 erstmals freiwillig in den Lagebericht des Geschäftsberichts der ÖBB-Holding AG inkludiert. Nachfolgend finden Sie den Nachhaltigkeitsbericht, der als Teil des Lageberichts veröffentlicht wurde und geprüft ist. Der zugehörige Bestätigungsvermerk ist auf Seite 317 im Geschäftsbericht. Ab Seite 108 finden Sie zusätzlich eine ausführliche Dokumentation gesetzter, fortgeführter und abgeschlossener Maßnahmen des ÖBB-Konzerns zu den einzelnen Nachhaltigkeitsbausteinen. Dieser Teil ist eine Ergänzung zum offiziellen Bericht und ist nicht geprüft.

G. Nachhaltigkeitsbericht GRI 3-3

Auszug aus dem Konzernlagebericht im Geschäftsbericht 2022 der ÖBB-Holding AG

Nachhaltigkeitsberichterstattung GRI 2-3, 2-14

Der ÖBB-Konzern publiziert seit 2006 Nachhaltigkeitsberichte und gibt transparent und regelmäßig Auskunft über die konzernweite Nachhaltigkeitsperformance. Der vorliegende Bericht ist der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht als Teil des Lageberichts im Geschäftsbericht der ÖBB-Holding AG. Damit bereitet sich der ÖBB-Konzern auf neue gesetzliche Anforderungen für die Berichterstattung nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) vor. Der Bericht wird als Teil des Lageberichts im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates behandelt. Die Vorstand:innen und Geschäftsführer:innen der ÖBB Gesellschaften sind in die Berichtserstellung involviert. Der Aufbau des Nachhaltigkeitsberichts orientiert sich an den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und gibt einen Einblick in die wesentlichen Nachhaltigkeitsaktivitäten des Jahres 2022. Die enthaltenen Kennzahlen zu den jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen sind grundsätzlich für das Jahr 2022 und zur besseren Vergleichbarkeit auch für das Jahr 2021 angeführt.

Dieser Bericht wurde freiwillig auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) und in Anlehnung an die GRI-Universal-Standards (Global Reporting-Initiative) sowie mit Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung (EU 2020 / 852) erstellt. Überdies bekennen sich die ÖBB zu den nachhaltigen Entwicklungszielen der Vereinten Nationen (SDGs) und sind durch ihre Geschäftstätigkeit aktiver Treiber für die Verwirklichung von globalen Entwicklungszielen im Bereich der Nachhaltigkeit. Erstmals berichten die ÖBB auch zu den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Die Informationen zur TCFD, sowie der GRI-Inhaltsindex mit den erfüllten GRI-Standards werden ab Seite 148 dargestellt.

Für einen besseren Überblick werden die jeweiligen GRI-Standards direkt bei den betreffenden Textpassagen angeführt. Die Dokumentation umfasst grundsätzlich den gesamten ÖBB-Konzern (ÖBB-Holding AG als Muttergesellschaft und alle vollkonsolidierten Töchter), soweit nicht explizit anders angegeben. GRI 2-2

Aufbau und Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements im ÖBB-Konzern

Durch Nachhaltigkeit zu wirtschaftlichem Erfolg GRI 2-23, 3-3

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

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

Management, Aufbau und Entscheidungen GRI 2-9, 2-10, 2-11, 2-12, 2-13, 2-17, 2-20, 3-3

Führungsstruktur der höchsten Gremien

Die Governance-Struktur des ÖBB-Konzerns ergibt sich aus den anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen (AktG, GmbHG, Bundesbahngesetz) und den Vorgaben des Bundes als Eigentümer. Die höchsten Leitungsorgane sind der Aufsichtsrat als Überwachungsorgan und die Vorstandsmitglieder bzw. die Geschäftsführung als geschäftsleitendes Organ. Im höchsten Kontrollorgan (= Aufsichtsrat) sind nicht zugleich Vorstandsmitglieder derselben Gesellschaft vertreten. Die Aufsichtsratsmitglieder sind unabhängig und werden für eine Funktionsperiode von maximal fünf Jahren gewählt. Vor der Wahl haben alle Aufsichtsratsmitglieder ihre sonstigen Organfunktionen bekannt zu geben. Eine ausgewogene Besetzung mit Frauen und Männern im Sinne des Gleichstellungsgesetzes ist gewährleistet und wird im Sinne des Public Corporate Governance Kodex des Bundes von den meisten Konzerngesellschaften erfüllt bzw. angestrebt. Auch eine ausgewogene Besetzung mit Personen aus verschiedensten Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft ist gegeben. Generelle Informationen zum Aufbau der Entscheidungsgremien sind im Geschäftsbericht 2022 im Auszug des Corporate Governance Berichtes nachzulesen.

Die Besetzung der höchsten Leitungsorgane (Vorstände / Geschäftsführer) unterliegt gemäß dem Stellenbesetzungsgesetz einer Verpflichtung zur Ausschreibung. Die Entscheidungsfindung erfolgt durch Nominierungs- / Personalausschüsse der Aufsichtsräte und Hearings unter Beteiligung externer Berater, die eine Vorauswahl treffen. Dabei werden Kriterien wie Ansichten der Stakeholder (inkl. Aktionäre), Diversität, Unabhängigkeit sowie fachliche Kompetenzen berücksichtigt.

Nachhaltigkeitssteuerung

Als Unternehmen orientiert sich der ÖBB-Konzern an den drei Säulen der Nachhaltigkeit: Ökologie, Ökonomie und Soziales. Um alle wesentlichen Entscheidungsgremien über die Nachhaltigkeitsthemen zu informieren, findet eine laufende Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsaktivitäten in den Aufsichtsgremien und gegenüber dem Eigentümer statt.

Zusätzlich dazu wurde 2021 auch erstmals ein Nachhaltigkeitsboard implementiert. Auf dieser Ebene finden Vorstände und Geschäftsführer:innen die Möglichkeit, sich mehrere Male im Jahr über die wichtigsten Themen in Sachen Nachhaltigkeit auszutauschen, zu diskutieren und die strategische Ausrichtung des Konzerns festzulegen. Hinzu kommt die Etablierung einer konzernweiten Nachhaltigkeitsplattform etabliert, bei der die jeweiligen Nachhaltigkeitsansprechpartner:innen aus der ÖBB-Holding AG und den Teilkonzernen vierteljährlich zusammentreffen. Dort besprechen sie konzernübergreifende Nachhaltigkeitsthemen sowie Umsetzungsmaßnahmen zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und den 17 Bausteinen. Diese internen Strukturen und Steuerungen erleichtern die Systematisierung eines professionellen Nachhaltigkeitsmanagements und ebnen den Weg für unternehmerische Nachhaltigkeit.

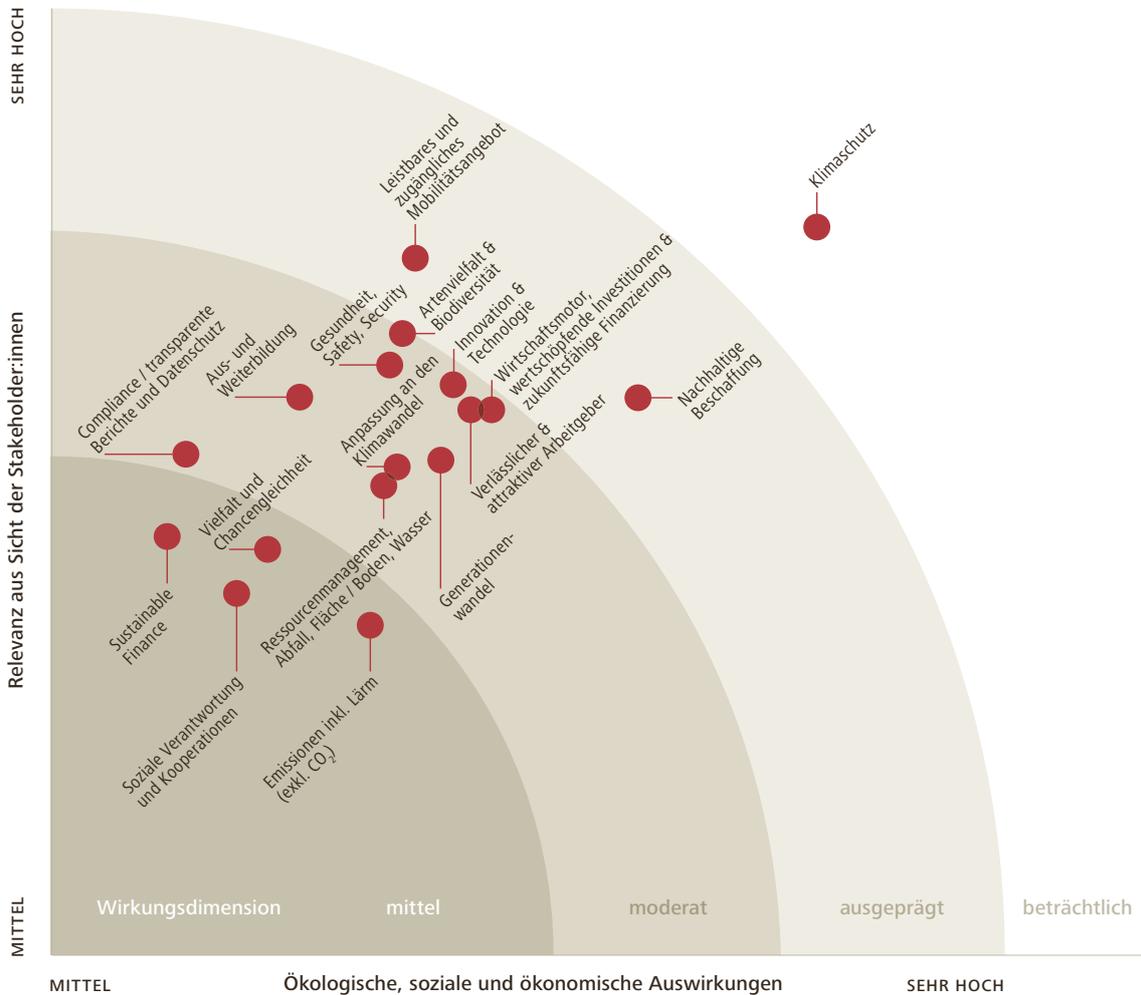
Bereits im Jahr 2008 wurde in der ÖBB-Holding AG eine eigene Koordinationsstelle für die konzernweite Steuerung der Nachhaltigkeitsagenden implementiert. Die ÖBB-Holding AG gibt die Konzernziele und Stoßrichtungen zu den Nachhaltigkeitsthemen vor. Jedoch ist ein regelmäßiger Austausch mit den jeweiligen Ansprechpartner:innen der Teilkonzerne wesentlich. So ist es möglich, die Vielfalt eines Mobilitäts- und Infrastrukturunternehmens zum Thema „Nachhaltigkeit“ möglichst breit abzudecken sowie Schwerpunkte und aktuelle Schlüsselthemen des ÖBB-Konzerns zu definieren. Sowohl das Entwickeln von wirkungsvollen Maßnahmen wie auch deren gezielte Umsetzung, wird von den Teilkonzernen eigenverantwortlich realisiert. Mithilfe eines Kennzahlenmonitorings wird die Nachhaltigkeitsleistung effektiv überwacht und gesteuert.

Wesentliche Themen GRI 3-1, 3-2, 3-3

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

Im Jahr 2021 wurde die Wesentlichkeitsanalyse der ÖBB auf Basis der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie evaluiert. Bei der im Herbst 2021 gestarteten Stakeholder:innenumfrage (intern und extern) wurden die Relevanz und Wichtigkeit der einzelnen Bausteine erhoben. Dabei wurden rund 2.700 Personen als interne und externe Stakeholder:innen konsultiert, um die Bedeutung der einzelnen Nachhaltigkeitsbausteine zu aktualisieren. Um zusätzlich dazu die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Ökonomie, Ökologie und Soziales zu beurteilen, wurde ebenfalls im Herbst 2021 eine Expert:innenbefragung durchgeführt. Verantwortliche aus unterschiedlichen Geschäftsfeldern der ÖBB haben dabei die Nachhaltigkeitsbausteine im Hinblick auf positive wie negative Ausrichtung des Unternehmens bewertet. Ergebnis ist die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix 2021 und die Auswirkungsanalyse ab Seite 135. Die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix wurde im Jahr 2022 einem Review unterzogen, dabei haben sich keine relevanten Veränderungen zum Vorjahr ergeben. Eine neuerliche vollständige Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix ist für 2024 vorgesehen.

Wesentlichkeitsmatrix des ÖBB-Konzerns



Ziel ist es, jene Themen, die sowohl für die ÖBB als auch für die Stakeholder:innen von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und entsprechend zu priorisieren. Dieses Vorgehen ermöglicht gleichzeitig, mit den wichtigsten internen und externen Stakeholder:innen in Kontakt zu treten und diese bzgl. aktueller Relevanz der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen zu konsultieren.

Die wichtigsten Stakeholder:innen der ÖBB GRI 2-29

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

Für die ÖBB umfasst der Begriff Stakeholder:innen viele unterschiedliche Anspruchsgruppen. Ein Teil der Stakeholder:innengruppen (nämlich die Mitarbeiter:innen) befindet sich innerhalb des ÖBB-Konzerns. Darüber hinaus gibt es externe Stakeholder:innen. Eine Einbindung, ein enger Kontakt sowie ein aktiver Dialog mit den Stakeholder:innen sind gerade für ein öffentliches, für Wirtschaft und Bevölkerung besonders relevantes Unternehmen wie die ÖBB wichtige Kriterien für langfristigen Erfolg.

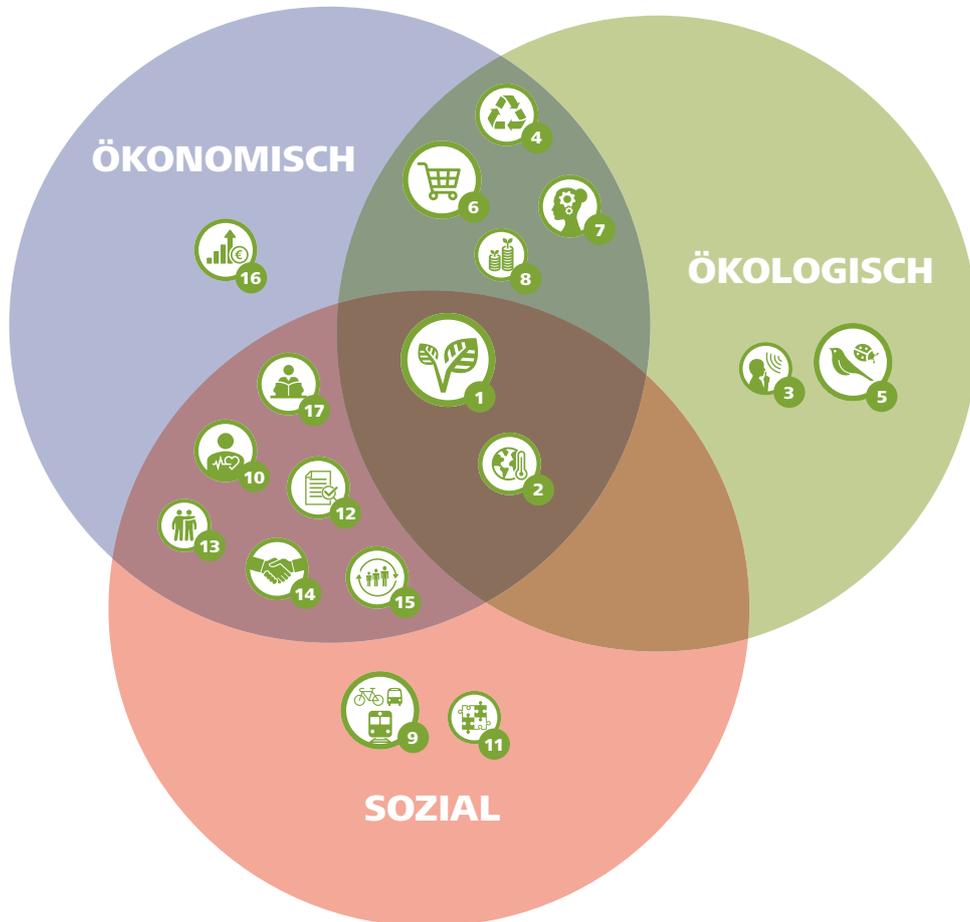
- Wichtige externe Anspruchsgruppen der ÖBB sind u. a. Fahrgäst:innen, Geschäftskund:innen, Investor:innen, Eigentümervertreter:innen, Politik und Regulierer, Lieferant:innen, , Vertreter:innen der österreichischen Wirtschaft und Industrie, andere Bahn-, Mobilitäts- und Transport- / logistikunternehmen, Interessensvertreter:innen spezifischer Kundengruppen (z. B. Fahrrad, ..)
- Wichtige interne Anspruchsgruppen der ÖBB sind Mitarbeiter:innen, Führungskräfte und Aufsichtsratsmitglieder:innen, Betriebsrät:innen

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

Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und deren 17 Bausteine GRI 2-22

Im Jahr 2020 wurden die 17 Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns festgelegt. Ausgehend von den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse 2018 und den Sustainable Development-Goals der Vereinten Nationen (SDGs) wurden 17 Bausteine für die neue ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie hergeleitet und definiert.

Die Abbildung zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gibt einen Überblick über die Verschränkung der 17 Nachhaltigkeitsbausteine innerhalb des „Drei-Säulen-Modells“. Die unterschiedlichen Größen der Kreise zeigen die Wirkungsdimensionen der Bausteine für die ÖBB und verdeutlichen die aktuelle Wesentlichkeit (Datengrundlage bildet die aktualisierte Wesentlichkeitsanalyse von 2021) der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen für den ÖBB-Konzern, insbesondere im Kontext zu Chancen und Risiken. Die Darstellung der Zusammenhänge der 17 ÖBB Nachhaltigkeitsbausteine mit den Themen der Wesentlichkeitsanalyse ist im GRI-Inhaltsindex (ab 148) ersichtlich.



Wirkungsdimensionen

-  mittel
-  moderat
-  ausgeprägt
-  beträchtlich

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂) 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5. Artenvielfalt & Biodiversität 6. Nachhaltige Beschaffung 7. Innovation & Technologie 8. Sustainable Finance 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot (PV) 10. Gesundheit / Safety / Security | <ul style="list-style-type: none"> 11. Vielfalt & Chancengleichheit 12. Compliance / transparente Berichte und Datenschutz 13. Soziale Verantwortung & Kooperationen 14. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber 15. Generationenwandel 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung 17. Aus- und Weiterbildung |
|---|--|

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie | 17 Bausteine mit ihren Wirkungsdimensionen in den drei Säulen der Nachhaltigkeit.

Highlights 2022

Auch im Berichtsjahr 2022 wurden einige wichtige Maßnahmen zur Zielerreichung der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gesetzt.

Erstes Windrad für Bahnstrom

Im November 2022 wurde in Niederösterreich die weltweit erste Bahn-Strom-Windenergieanlage der ÖBB-Infrastruktur AG in Betrieb genommen. Damit gehen die ÖBB einen nächsten wichtigen Schritt in Richtung der Erhöhung der Eigenversorgung durch erneuerbare Energie und leisten Pionierarbeit im Bereich der nachhaltigen Bahnstromgewinnung aus Windkraft. Mit einer Leistung von rund drei Megawatt pro Jahr liefert die Windkraftanlage Energie für nahe zu 1.400 Zugfahrten auf einer Strecke von Wien nach Salzburg.

Energiesparmaßnahmen und ÖBB-interne Bewusstseinsbildungskampagne

Auch die allgegenwärtige Energiekrise ist an den ÖBB nicht spurlos vorbeigegangen. Ergänzend zu unterschiedlichen Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs die an allen ÖBB Standorten forciert wurden, startete im September 2022 eine ÖBB-interne Bewusstseinsbildungskampagne. Im Fokus standen Tipps und Tricks für Mitarbeiter:innen zum gezielten Energiesparen im Job aber auch im privaten Umfeld.

New Ways of Working

Unter dem Fokus soziale Nachhaltigkeit verknüpft mit ökologischer Nachhaltigkeit wurde das Projekt New Ways of Working inkl. Green Office weiter vorangetrieben. Durch die vielen gesellschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen verändert sich auch unsere Arbeitswelt. Mit dem 2022 gestarteten Pilotprojekt „ÖBB Arbeitswelt - New Ways of Working“ soll eine zukunftsfitte Arbeitsumgebung bei den ÖBB gestaltet und die (Zusammen-)Arbeit verbessert werden. Im Fokus stehen die Anforderungen und Bedürfnisse der Mitarbeiter:innen sowie Kund:innen. Im Zuge des Projekts beschäftigt sich das Projektteam unter anderem mit Themen zur Zusammenarbeit (flexible Teamsettings, agile Arbeitsmethoden), mit der Nutzung von Digitalisierung sowie der modernen Arbeitsplatzgestaltung und -nutzung. Zusätzlich dazu werden in der Green Office Initiative vielseitige Projekte und Angebote mit Fokus auf Nachhaltigkeit für Mitarbeiter:innen vorangetrieben. Diese reichen von Angeboten für eine klimafreundlichen Anreise der Mitarbeiter:innen bis hin zum „grünen“ Speiseangebot in den ÖBB Kantinen.

ÖBB Bike:pool

Viele ÖBB Mitarbeiter:innen sind neben Bus und Bahn auch klimafreundlich mit dem Rad unterwegs. Mit April 2022 wurde das Pilotprojekt „ÖBB Bike:pool“ als E-Bike-Sharing-System für alle Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns gestartet. Ziel ist es beim Thema Fahrrad ein attraktives Angebot für unser #TeamÖBB zu schaffen und damit vor allem für kurze Strecken eine Ergänzung zum bestehenden CarPool zu bieten. An mehr als zehn Standorten in ganz Österreich steht das Angebot für die ÖBB Mitarbeiter:innen zu dienstlichen aber auch privaten Nutzung zur Verfügung.

Glyphosatausstieg

Ein weiteres Highlights 2022 war der Ausstieg aus Glyphosat. Damit setzen die ÖBB ihr 2017 gegebenes Versprechen um und bringen seit der Saison 2022 kein Glyphosat mehr auf Gleisanlagen aus. Als Ersatz werden zugelassene Pflanzenschutzmittel verwendet. Nichts destotrotz wird auch weiterhin, wie schon in der Vergangenheit, an alternativen Methoden der Vegetationskontrolle geforscht. Ziel ist zukünftig einen Mix aus chemischen, mechanischen und physikalischen (thermisch / elektrisch) Methoden zu verwenden, um damit den gesetzlichen Anforderungen, die Anlagen in betriebssicherem Zustand zu halten, gerecht zu werden.

Zweiter Platz beim ASRA

Mit der vorgezogenen Berichterstattung 2021 konnte nach mehreren Jahren wieder mal ein ÖBB Nachhaltigkeitsbericht für den „Austrian Sustainability Reporting Award“ (ASRA) eingereicht werden. Damit konnte die ÖBB für ihren Nachhaltigkeitsbericht 2021 in der Kategorie „Nicht-kapitalmarktorientierte Unternehmen, die auf freiwilliger Basis einen Nachhaltigkeitsbericht erstellen“, im November 2022 den hervorragenden zweiten Platz erreichen.

G.1. Klimaschutz

Managementansatz

Die EU hat sich mit ihrem „Green Deal“ das Ziel einer klimaneutralen Wirtschaft bis 2050 gesetzt. In Österreich ist Klimaneutralität bereits ab 2040 als Ziel vorgegeben. Als ein auf Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit ausgerichtetes Unternehmen sehen die ÖBB durch diese Ausrichtungen großes Potenzial für die Zukunft – vor allem um Verkehre auf die Schiene zu verlagern.

Der Verkehr ist der zweitgrößte Verursacher von Emissionen durch Treibhausgase (THG) in Österreich. Innerhalb des österreichischen Verkehrssektors ist der Straßenverkehr der weitaus größte Verursacher von CO₂-Emissionen. Dazu kommt, dass die Emissionen im Verkehr von 1990 bis 2019 – also bis kurz vor der Coronakrise – um 74% gestiegen sind. Im Vergleich dazu konnten die meisten anderen Sektoren ihren Ausstoß im selben Zeitraum senken. Die Pandemie brachte einen kurzfristigen Rückgang der Mobilitätsleistungen in Österreich wie auch weltweit, wobei es 2022 wieder zu einem Wachstum kam. Insbesondere scheint aber der Straßenverkehr überproportional zu steigen. Hier bedarf es entsprechender Gegensteuerungsmaßnahmen, um eine Verlagerung auf die Schiene zu forcieren. Bahn und öffentlicher Verkehr sind ein wichtiger Teil der Lösung für mehr Klimaschutz und für die Erreichung der österreichischen Klimaziele. Im Jahr 2019 (vor Beginn der Pandemie) ersparten die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus der heimischen Umwelt rd. 4,0 Mio. t Treibhausgase pro Jahr. Damit sind die ÖBB nicht nur ein wichtiges Klimaschutzunternehmen des Landes, sie leisten auch einen wesentlichen Beitrag, um zukünftig mögliche Straf- oder Kompensationszahlungen bei Nichteinhaltung der österreichischen Klimaziele 2030 gering zu halten.

Die ÖBB sehen in der Ausrichtung auf eine klimaneutrale Wirtschaft ein starkes Wachstumspotenzial und streben eine weitere Verlagerung von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene beziehungsweise den öffentlichen Verkehr an. Um die bedeutende Rolle der ÖBB für den Klimaschutz weiter abzusichern, wollen die ÖBB die verbleibenden selbstverursachten THG-Emissionen noch weiter reduzieren. Mit klar definierten Dekarbonisierungspfaden planen die ÖBB ihre schrittweisen Reduktionsmaßnahmen – auch über den Mobilitätsbereich hinaus. Der strategische Fokus der ÖBB Klimaschutzstrategie liegt allerdings prioritär auf der Reduktion des nationalen CO₂-Fußabdrucks des Transport- und Mobilitätssektors in Österreich.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick (Fokus AT)	2021	2022
Anteil elektrifizierte Strecken (%)	74	74
CO ₂ eq-Emissionen des Sektors Mobilität (Scope 1 u. 2) (t)	212.258	226.215
CO ₂ eq-Emissionen des ÖBB Schienenverkehrs (t)	79.084	79.301
Anzahl der e-PKWs der innerbetrieblichen Flotte	200	229
Anteil der erneuerbaren Energie im Bahnstrom (%)	100	100
Endenergieverbrauch der ÖBB (GWh) GRI 302-1, 302-4	3.032	3.068
CO ₂ eq-Einsparungen durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Mio. t)	3,0 ¹⁾	4,0

¹⁾ verringert durch coronabedingten Rückgang von ÖBB Verkehrsleistungen. Wert 2019 (vor den Auswirkungen durch die Corona-Pandemie): 4,2 Mio. t.

Zielsetzungen

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

Mobilität

- Elektrifizierung von Strecken: Anhebung des Elektrifizierungsgrades auf 85% bis 2030 und auf 89% bis 2035.
- Alternative Antriebe – Schiene: Schrittweise Umstellung der verbleibenden Dieselflotte auf alternative Antriebstechnologien.
- Alternative Antriebe – Straße:
 - In Abstimmung mit den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen (Leistungsbesteller) erfolgt eine schrittweise Umstellung der Postbusflotte auf Elektro- und Wasserstoffbusse.
 - Restlicher ÖBB Straßenfuhrpark (Dienst- und Nutzfahrzeuge) wird sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt: Pkw-Flotte ≤ 3,5 t bis 2030 zu 100% elektrifiziert und ÖBB Gesamtflotte bis 2030 zu 61% elektrifiziert.
- Erneuerbare Energien: Steigerung der ÖBB Eigenversorgung (Eigenproduktion + Partnerkraftwerke) auf 80% im Bahnstrombereich bis 2030.
- Energieeffizienz: Hebung von definierten Energieeinsparungspotenzialen: Einsparpotenzial bis 2030 im Bereich Mobilität in Höhe von ≈ 180.000 MWh (Planungsstand Ende 2022).
- Erhöhung der Auslastung im Verkehr: Forcierung auslastungssteigernder Maßnahmen im ÖBB Personen- und Güterverkehr.

CO₂-Neutralität im Konzern 2040 – 2050 (Scope 1, 2 inkl. Gebäude sowie Scope 3) in unterschiedlichen Anwendungstiefen

Gebäude

- Erstellung Dekarbonisierungspfad „Gebäude“ in einer ersten Fassung bis Ende des 2. Quartals 2023 – inkl. Berücksichtigung der bereits im Jahr 2022 konzernweit erarbeiteten Stoßrichtungen.
- Erstellung Gebäudeoptimierungsplan Konzern 2030/2040 bestehend aus Gebäudenutzungsplan und Gebäudereinvestitions- / -sanierungsplan (erste Version des Plans bis Ende 2023).
- Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen bis 2030.
- Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034.

Scope 3

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

Weitere Verkehrsverlagerungen durch Attraktivierung des Systems und durch Steigerung der Kapazität – sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch Nutzung neuer Technologien (Verdoppelung der Kapazität bis 2040)

Infrastruktur

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

Personenverkehr

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

Güterverkehr

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

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

Bereich Mobilität

Mobilitätsleistungen mit Bahn und Bus sind das Kerngeschäft der ÖBB und auf sie richtet sich der zentrale Fokus der Klimaschutzstrategie. Ziel ist es, vor allem die THG-Emissionen der für den Schienen- und Busverkehr eingesetzten Energieträger so weit zu reduzieren, dass 2030 Klimaneutralität in diesem Bereich erreicht werden kann. Zu berücksichtigen ist hierbei auch das natürliche Lebensende einzelner Fahrzeugtypen, die durch moderne und emissionsarme Fahrzeuge ersetzt werden. Ob eine Übergangsphase für einzelne Fahrzeugtypen für den Einsatz über 2030 hinaus notwendig ist, wird in den nächsten Jahren im Zuge der Bewertung/Aktualisierung des Dekarbonisierungspfades Mobilität geprüft.

Die Umsetzung erfolgt mit sechs Stoßrichtungen im Bereich Mobilität. Dabei soll mittels eines mehrstufigen Elektrifizierungsplans der Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Schiennetzes bis 2030 auf 85% und bis 2035 auf 89% angehoben werden, sofern die technologische Weiterentwicklung alternativer Antriebstechnologien nicht zu einer höheren Wirtschaftlichkeit auf diesen Strecken aus Systemsicht führt. Aktuell werden bereits über 90% der ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene mit Elektrotraktion auf den elektrifizierten Strecken des ÖBB Netzes durchgeführt. Für Nebenstrecken und Verschubbereiche, deren Elektrifizierung aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar ist, soll die aktuelle Dieselflotte schrittweise durch alternative Antriebstechnologien ersetzt werden. Aber auch abseits der Schiene wollen die ÖBB sowohl im innerbetrieblichen Verkehr als auch im Busbereich auf alternative Antriebe umsteigen. Speziell bei der Umstellung der Busflotte der Österreichischen Postbus AG hat dies in Abstimmung mit den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen (Leistungsbesteller) zu erfolgen. Mit der 2018 erfolgten Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Quellen wurde ein bedeutender Meilenstein bei der Stoßrichtung Erneuerbare Energie gesetzt. Beim Drehstrom für Betriebsanlagen wie Gebäude, Werkstätten oder Weichenheizungen erfolgte eine Umstellung 2019. Strom aus erneuerbaren Energien ist die zentrale Säule für die Klimafreundlichkeit der Bahn. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Kosten für erneuerbare Energien weiter steigen werden. Um in Zukunft noch unabhängiger vom Markt agieren zu können, soll daher die ÖBB Eigenversorgung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern (Sonne, Wind, Wasser ...) weiter erhöht werden. Energie, die nicht verbraucht wird, spart Kosten und CO₂. Der Schwerpunkt bei der Energieeffizienz im ÖBB-Konzern liegt auf der Optimierung der Betriebsführung von Zügen und beim effizienteren Einsatz von Strom und Diesel. Mit der sechsten und letzten Stoßrichtung im Bereich Mobilität soll die Erhöhung der Auslastung im Verkehr forciert werden. Fahrzeugflotten intelligenter beziehungsweise effizienter zu nutzen, um mehr Personen und Güter in Zügen und Bussen zu befördern, steht hier im Fokus. Die eingesetzten Transportfahrzeuge unter Verwendung der erforderlichen Energieformen optimal auszulasten, ist eine wesentliche Maßnahme für die Klimafreundlichkeit des Verkehrs.

Die im Jahr 2021 gestartete Erarbeitung des Dekarbonisierungspfad „Mobilität“ wurde 2022 mit einer Erstfassung Ende des ersten Halbjahres abgeschlossen. Der Stand Juni 2022, mit den bis dahin fixierten Maßnahmen bis 2030 zeigt – ausgehend vom Basisjahr 2019 mit CO₂eq-Emissionen in Höhe von rd. 222.000 t – erste Einsparungspläne in der Höhe von rd. 71.000 t CO₂eq-Emissionen. Im Bereich Schiene und innerbetrieblicher Verkehr zeigt der aktuelle Stand des Dekarbonisierungspfad Mobilität eine Reduktion von knapp 70% der THG-Emissionen. In Summe ergibt sich mit dem aktuellen Maßnahmenportfolio eine Reduktion der THG-Emissionen um 32%. Diese definierten Reduktionsmaßnahmen reichen für eine (realistisch leistbare) Dekarbonisierung des Mobilitätsbereichs 2030 noch nicht aus (= Null CO₂ nach Kompensation) – weitere Reduktionsmaßnahmen sind daher erforderlich. Der ÖBB Schienenbereich ist einer Dekarbonisierung 2030 aktuell näher als der Busbereich, der eine schwierigere Ausgangssituation zu bewältigen hat (Abhängigkeit von Leistungsbestellern). Auch fehlen im Busbereich noch geeignete Rahmenbedingungen (z. B. Finanzierungen, technologische Lösungen, ...) – aber insbesondere auch Vorgaben durch Besteller bzw. ausschreibende Stellen. Der Dekarbonisierungspfad Mobilität wird jährlich bewertet und um neue Maßnahmen ergänzt.

Diese Maßnahmen kommen in weiterer Folge auch dem Klimaaktiv-Pakt des Klimaschutzministeriums (BMK) zugute, bei dem die ÖBB und zehn weitere Großbetriebe seit 2021 teilnehmen. Das gemeinsame Ziel ist es, den CO₂-Ausstoß bis 2030 gegenüber 2005 mindestens zu halbieren.

Highlights 2022

Bei der Umrüstung auf alternative Antriebe hat sich 2022 einiges getan. Im südlichen Weinviertel haben im Sommer 11 E-Busse den Betrieb aufgenommen. In Villach sind die fünf ersten wasserstoffbetriebenen Busse im täglichen Linienverkehr unterwegs. Mit der 2022 gestarteten Ausschreibung zur Neubeschaffung von eHybrid Vershublokomotiven wird auch bei der „last-mile“ im Schienenverkehr zur Umstellung auf alternative Antriebe beigetragen.

Auch in den Ausbau erneuerbarer Energien wurde in den vergangenen Jahren einiges investiert, so konnte im Herbst die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit circa 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb genommen werden, die direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeist. Im Bereich der 50 Hz Photovoltaikanlagen wurde das 2020 gestartete Ausbauprogramm konsequent fortgesetzt. Bis Ende 2022 wurde der Anlagenbestand auf insgesamt 23 50-Hz-Anlagen mit einer Jahresstromproduktion von rund 2.600 MWh erhöht.

Aber speziell im Bereich Energie war 2022 kein einfaches Jahr, denn die Energiekrise und die dadurch bewirkte Teuerung treffen auch die ÖBB. Umso mehr geht es darum, mit dem wertvollen Gut Energie effizient umzugehen und wo es möglich ist, Energie zu sparen. Neben den schon mittel- u. langfristig laufenden Schwerpunkten des Energieeffizienzprogramms der ÖBB wurden ab September 2022, unter Berücksichtigung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards, an allen Standorten unterschiedliche Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs forciert, wie zum Beispiel Reduktion der Raumtemperatur in Büros und Werkstätten – aber auch der Heiztemperatur in Zügen und Bussen und vieles mehr. Diese wurden von einer ÖBB-internen Bewusstseinsbildungs-Kampagne begleitet, die auch Anfang 2023 fortgeführt wird. Zusätzlich dazu haben sich die ÖBB auch auf mögliche Energielenkungsmaßnahmen durch die Bundesregierung vorbereitet.

Die Rail Cargo Group berechnet seit vielen Jahren transportspezifische CO₂eq mit EcoTransIT. 2022 hat die Rail Cargo Group in Zusammenarbeit mit EcoTransIT das Basisberechnungstool erweitert, das mit realen Produktionsdaten von Transporten die CO₂-Emissionen der Kund:innen rückwirkend berechnet. Damit können maßgeschneiderte Auswertungen der Emissionen für Kund:innen ausgewiesen werden. Diese Informationen werden den Kund:innen seit Ende 2022 in Form einer TÜV-Süd gestempelten Urkunde angeboten.

Ausblick 2023

Auch 2023 wird der „Dekarbonisierungspfad Mobilität“ weiterentwickelt und mit Maßnahmen inklusive Bewertung der THG-Reduktionspotenziale aktualisiert. Dabei ist für die Jahre 2023-2028 die Substitution von 56 Hochleistungsinstandhaltungsfahrzeuge, 6 Steuerwagen sowie 18 Rettungszüge und 90 Schotterwagen geplant. Sowohl in Tirol als auch in Vorarlberg wurden von den Verkehrsverbänden mehr emissionsfreie Busse für die kommenden Jahre bestellt. Im Jahr 2023 wird die neue ÖBB Energiestrategie beschlossen, die sich das ambitionierte Ziel setzt, den Eigenversorgungsanteil (Eigenproduktion + Partnerkraftwerke) bis 2030 auf 80% zu erhöhen. Neben einem Erweiterungs- und einem Re-Poweringprojekt bei Wasserkraft und der Weiterführung des Photovoltaik-Ausbauprogramms engagieren sich die ÖBB auch im Bereich der Windkraft. Bis 2030 sollen insgesamt zusätzlich 277 GWh aus erneuerbaren Energien produziert werden. Die Zielerreichung der Klimaneutralität in Bereich Mobilität 2030 wird basierend auf den Erkenntnissen 2022 zwar herausfordernd, aber bewältigbar. Voraussetzung ist, dass weitere erforderliche Rahmenbedingungen (Finanzierung, Förderung, Ausschreibung Postbus, ...) geschaffen werden. Zusätzlich dürfen sich auch die Folgen der 2022 aufgetretenen Energiekrise (Verfügbarkeit – v. a. von erneuerbaren Energien, massive Mehrkosten durch Energiepreise, ...) nicht zu nachteilig auswirken.

Bereich Gebäude

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

Highlights 2022

Im Mai 2022 wurden grundsätzliche Themenstellungen zur Dekarbonisierung im Bereich Gebäude unter Einbeziehung der wesentlich betroffenen Teilkonzerngesellschaften diskutiert. Neben der Abklärung grundsätzlicher Basisdaten zum Themenbereich Gebäude wurden konzernweite Stoßrichtungen entworfen, um die Reduktion der THG-Emissionen aus dem Bereich Gebäude strukturiert zu adressieren. Zusätzlich wurde der Bedarf nach einer konzernweiten Policy zur Energieträgerwahl für Gebäude erkannt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wurde im Herbst 2022 beauftragt, diese Policy zur Energieträgerwahl für Gebäude zu erarbeiten. Die aktuellen Entwicklungen am Energie- und insbesondere am Erdgasmarkt beeinflussen maßgeblich die Auswahl der Energieträger bei Neu- und Umbauten der ÖBB Heizungsanlagen – mit Fokus auf ÖBB Standorte in Österreich. Eine Rolle spielen dabei die aktuellen geopolitischen Entwicklungen (Versorgungssicherheit) ebenso wie nationales Recht – wie das „Erneuerbare Wärme Gesetz“ (Stilllegung von Gasheizanlagen bis 2040) – als auch die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie mit ihrer Klimaschutzstrategie und den Dekarbonisierungspfaden. Das Ziel der Policy ist es vorzugeben, dass neben wirtschaftlichen Kriterien auch strategische und ökologische Kriterien bei der Auswahl des Energieträgers zu berücksichtigen sind.

Auch 2022 wurde mit dem Umbau von 35 ölbefeuerte Heizungsanlagen auf alternative Heizsysteme der Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen weiter vorangetrieben (Ausgangspunkt GJ 2019 256 Anlagen, Ende GJ 2022 221 Anlagen). Angesichts der politischen Lage und der steigenden Gaspreise folgt nach dem Ausstieg aus Heizöl der geplante Rückzug aus Erdgas. Es sind weiterhin Gesetzgebungen und Förderungen zu erwarten, welche den Ausstieg aus fossilem Gas unterstützen. Dabei bestehen wesentliche Chancen zu Zentralisierungen von Heizsystemen und zum Umstieg auf Niedertemperatursysteme. Außerdem sind angesichts der Zertifizierungen von Netzstrom und den relativ hohen Treibhausgasemissionen bei der Verbrennung von Erdgas erhebliche Einsparpotenziale von Treibhausgasemissionen bei einem entsprechenden Energieträgerwechsel zu erwarten.

Die Bereits 2021 gestartete Potenzialanalyse „Grüne Immobilien“ wurde auch 2022 vorgeführt. Es soll im Rahmen von drei Pilotenprojekten in Bad Aussee, Graz und Wörgl eine Methodik zur ganzheitlichen Bewertung des Bestandes entwickelt werden. Dabei werden relevante Kennzahlen definiert und Prozesse für die Auswahl von Energieeffizienzmaßnahmen erstellt. Die Sanierungen der drei Standorte sind in ihrer Planungsphase 2021 gestartet worden und stehen nun Ende 2022 bzw. Anfang 2023 kurz vor der Bauausführung. Aufgrund der COVID-19-Situation und der sehr hohen Auslastung der ausführenden Unternehmen sowie der Lieferengpässe konnten die Umsetzungstermine der Pilotvorhaben nicht eingehalten werden und es kam daher zu einer Projektverzögerung. Der Pilotstandort Bad Aussee konnte 2022 fertiggestellt werden, Wörgl und Graz sind für 2023 vorgesehen.

Ausblick 2023

Um einen langfristigen gesamthaften Gebäudeoptimierungsplan 2030 /2040 für einen fundierten Dekarbonisierungspfad im Gebäudebereich aufzusetzen, wird unter der Federführung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH ein entsprechendes Konzernprojekt gestartet.

2023 soll der Gebäudeoptimierungsplan in einer ersten Version vorliegen (Hochrechnungsbasis aufgrund der Ergebnisse der Pilotstandorte – inkl Zusammenfassung des aktuellen Standes des Heizöl- u. Erdgasausstiegs als Grundlage für die Erstfassung des Dekarbonisierungspfades für den Bereich Gebäude). Auch 2023 werden weitere Umbauten für den Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen forciert und es wird an der Fertigstellung der Konzeption für den Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034 gearbeitet.

Bereich Scope-3-Emissionen

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

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

Highlights 2022

Im Bereich Scope 3 war die Identifizierung der maßgeblichen THG-Treiber aus der Beschaffung der ÖBB im Fokus. Aus über 1.200 Warengruppen des ÖBB Einkaufs wurden in einem Projekt die maßgeblichen THG-Treiber aus den eingekauften / beschafften Warengruppen (Kapital-, Verbrauchsgüter und Dienstleistungen) ermittelt. Dabei wurde die THG-Relevanz und das Beschaffungsvolumen der letzten Jahre berücksichtigt. Die Ergebnisliste der wesentlichsten THG-Treiber soll im Jahr 2023 dazu herangezogen werden, die Ermittlung notwendiger Daten bzw. Informationen anzugehen. Diese Datenerhebung dient dazu in weiterer Folge gezielt THG-Reduktionsmaßnahmen zu definieren. Das Projekt wurde unter der Federführung der ÖBB-Holding AG und unter Einbeziehung der Teilkonzerngesellschaften abgewickelt. Auch das TCO CO₂-Modell sowie die ÖBB Toolbox wurden 2022 in die Linie überführt bzw. weiter forciert, nähere Informationen finden sich im Kapitel G.6.

Wie bereits in den vergangenen Jahren sind auch 2022 ÖBB-weit rund 300 t an CO₂eq-Emissionen durch dienstlich notwendige Flugreisen im Jahr 2021 im Nachhinein kompensiert worden. Das erfolgte zu einem geringen Teil direkt über Kompensationsangebote bestimmter Fluglinien, zum überwiegenden Teil erfolgte der Ausgleich gezielt über ein Klimaschutzprojekt der Universität für Bodenkultur Wien (Aufforstung, Waldschutz und Agrarforstwirtschaft in Nepal).

Auch für die THG-Emissionen dienstlich notwendiger Flugreisen 2022 wird es wieder eine Kompensation geben. Die Flugkilometer 2022 sind im Vergleich zu 2021 um mehr als das 2,5-fache (+275 %) angestiegen. Verglichen mit den Flugkilometern 2019 (vor Corona) liegen die Werte 2022, trotz des Anstiegs 2021 auf 2022, aber nur bei rund 35 %. Die vollständige Kompensation der THG-Emissionen aus den Flugreisen 2022 erfolgt im Frühjahr 2023.

Ausblick 2023

2023 erfolgt der Start der schrittweisen bzw. langfristigen Umstellung von finanzbasierter THG-Bilanzierung der Scope-3-Emissionen aus dem ÖBB Einkauf hin zu konkreten Mengen / Massen. Bei den Scope 3 aus der Beschaffung wird 2023 an einer gezielten Datenerhebung gearbeitet, zusätzlich werden erste Reduktionsmaßnahmen definiert. Neben dem Start der Erarbeitung einer ÖBB Kreislaufwirtschaftsstrategie wird auch mit der Festlegung konzernweiter strategischer Stoßrichtungen zur Reduktion von Scope-3-Emissionen und mit dem Dekarbonisierungspfad für Scope 3 begonnen.

Verkehrsverlagerung GRI 203-1

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

Die ÖBB wollen die Leistungsfähigkeit auf der Schiene bis 2040 verdoppeln – und zwar durch Attraktivierung des Systems sowie durch konventionellen Ausbau und Nutzung neuer Technologien. Dabei setzt die ÖBB-Infrastruktur AG auf den konventionellen Ausbau der Strecken, Bahnhöfe und Terminals, aber auch auf den Einsatz neuer Technologien in der Betriebsführung. Damit werden weitere Verkehrsverlagerungen auf Grundlage einer smarten Kapazität sowie einer Fahrzeitverkürzung ermöglicht. Noch mehr Personen für Bahn und Bus zu begeistern, ist das erklärte Ziel der ÖBB-Personenverkehr AG und der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft. Im Fokus stehen die gesamte Mobilitätskette und weitere Qualitätssteigerungen für die Kund:innen. Abgerundet wird das Ganze mit einem verbesserten Angebot bei den Gütertransporten auf die Schiene. Auch hier sind attraktive Lösungen für die gesamte Mobilitätskette wesentlich, um mehr Transport auf der klimafreundlichen Schiene abzuwickeln. Auch Abfalltransporte sollen künftig verstärkt auf der Schiene transportiert werden.

Highlights 2022

Aufbauend auf dem Nationalen Energie- und Klimaplan wird das jährliche Investitionsprogramm um 5% pro Jahr ausgeweitet. Dies findet sich auch im aktuellen – von der Bundesregierung beschlossenen – Rahmenplan 2023 bis 2028 mit einem Gesamtvolumen von rd. 19,0 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre wieder.

Mit dem Nightjet nach Genua und La Spezia erweitern die ÖBB ihr Angebot klimafreundlich zu reisen. Aber auch im Bereich der Rail Cargo Group gab es 2022 Neuerungen denn das TransNET, das Netzwerk an TransFER Verbindungen, Kombinationen und individuellen Routen von Europa bis nach Asien, wird laufend erweitert – nicht nur mit neuen Verbindungen, sondern auch um neue Funktionen. Neu ist, dass neben Abfahrts- und Zielort auch optional nach Art der Ladung gesucht werden kann und transportierte Gefahrgut (RID) Sendungen angezeigt werden können. Neu ist auch der Emissionsvergleich bei den regelmäßigen TransFER Verbindungen, der zeigt, wie viel CO₂ durch den Bahntransport auf der Strecke im Vergleich zur Straße eingespart wird. Dies bietet Stakeholdern und Kund:innen einen einfachen Überblick über Transportmöglichkeiten und Emissions-Einsparungen mit der RCG.

Ausblick 2023

Mit dem größten Bahninfrastruktur-Paket aller Zeiten (Rahmenplan 2023 – 2028 siehe Kapitel C.4, C.5 und G.17) und trotz herausfordernder Rahmenbedingungen wird auch weiterhin in den (Um-)Bau von Infrastruktur investiert.

Aber auch im Bereich Personenverkehr wird mit ÖBB360 am Ausbau von attraktiven Mobilitätsservices gearbeitet (siehe Kapitel G.9).

Auch im Gütertransport ist für die kommenden Jahre ein steigendes Interesse zu erwarten, was mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet. Gründe dafür sind unter anderem eine Novelle im Abfallwirtschaftsgesetz und ein überarbeitetes Fördersystem für Anschlussbahnen an Unternehmen. Um die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür weiter zu optimieren, wurden im Rahmenplan 2023 bis 2028 unter anderem Mittel für die Errichtung und Anpassung von Güterladestellen vorgesehen. So wird der Umschlag von Transporten zwischen Straße und Schiene noch attraktiver. Generell ist im mittelfristigen Trend ist zu beobachten, dass sich der Schienengüterverkehrsmarkt in Europa rasant transformiert – neue Branchen, neue Kund:innen, Fokus auf Digitalisierung, Innovation und Nachhaltigkeit. Im Zuge dessen treibt die Rail Cargo Group die Digitalisierung und Innovationen im Schienengüterverkehr weiter voran. Abläufe zu automatisieren, sie einfacher und schneller zu gestalten und analoge, aufwändige und teure Prozesse durch digitale Lösungen zu ersetzen, um in den Bereichen Kosten, Transparenz und Effizienz besser zu werden – das sind die erklärten RCG-Ziele. Damit und mit Tür-zu-Tür-Lösungen sollen in den kommenden Jahren vor allem mittelständische Kund:innen, die Sendungsgrößen von einem Container bis hin zu einer Wagengruppe haben, angesprochen werden. Der Auftraggeber muss dabei nicht zwingend einen eigenen Bahnanschluss haben.

Treibhausgas-Emissionen der ÖBB 2022 (THG-Bilanz)

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

Zusätzlich angegeben sind auch THG-Emissionen der internationalen (vollkonsolidierten) ÖBB Gesellschaften. Der strategische Fokus der ÖBB Klimaschutzstrategie liegt allerdings dennoch primär auf der Reduktion des nationalen CO₂-Fußabdrucks in Österreich. In diesem Sinne erfolgt eine detaillierte Betrachtung der nationalen Emissionswerte. Die Berechnung dieser THG-Bilanz erfolgte aufgrund der aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes. Bei der Berechnung der THG-Bilanz 2022 für ÖBB national (AT) wurden in der Bahnstromaufbringung auch Übertragungsverluste berücksichtigt.

Gesamter CO₂-Fußabdruck der ÖBB (national AT und international) im Jahr 2022 GRI 305-1 bis 3, 305-5

Darstellung nach Scopes 1, 2 und 3 (Betrachtung market-based¹⁾)

in CO ₂ eq in t	Scope 1	Scope 2	Summe Scope 1 +2	Scope 3 ²⁾	Vergleich zu 2021 Summe Scope 1 + 2
ÖBB national (AT)	259.114	16.355	275.469	1.700.000 -	261.751
ÖBB international	35.550	52.848	88.398	2.400.000	95.150
Summe	294.664	69.203	363.867	1.700.000 - 2.400.000	356.901

ERLÄUTERUNG:

Scope 2: ÖBB national (AT) und ÖBB international: Betrachtung market-based¹⁾, Hinweis zu ÖBB international: aktuell unterschiedliche Datenverfügbarkeit / Datenqualität in den jeweiligen europäischen Ländern – an der Verbesserung der Datenqualität wird gearbeitet – um Unschärfen in der Datenerhebung abzufedern, wurde bei ÖBB international ein Risikoaufschlag von 20 % berücksichtigt

¹⁾ market-based: Die marktbasierende Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben. Die standortbasierte Methode (location-based) spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren – z. B. eines Landes). Die ÖBB beziehen gezielt Strom aus erneuerbaren Energieträgern – und zwar für den Betrieb in Österreich und teils auch für den Betrieb international. Deswegen wurde für die THG-Bilanz die market-based Methode gewählt. Im Vergleich dazu betragen die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Strom) für ÖBB national AT: 198.964 t (market-based: 16.355 t) bzw. ÖBB international: 79.969 t (market-based: 52.848 t)

²⁾ Angabe einer Bandbreite: Scope-3-Emissionen aus der Beschaffung v. a. von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen derzeit auf Basis einer Grobberechnung aus 2017 für 2022 hochgerechnet. Wert variiert jährlich in Abhängigkeit des tatsächlichen Beschaffungsvolumens (v. a. Bau Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung). Für folgende Teilkategorien liegen bereits detaillierte Basisdaten und auch THG-Emissionen für 2022 vor: brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall (gefährlicher Abfall), Geschäftsreisen (Flugreisen), Pendeln der Arbeitnehmer:innen.

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

Energieeinsatz

Auflistung eingesetzter Energieträger im Jahr 2022. Ein gesamter ÖBB Energiebedarf von rd. 3.620 GWh (ÖBB-national + ÖBB-international) im Jahr 2022 ist der dargestellten THG-Bilanz zugrunde gelegt.

Energieeinsatz ÖBB national und international im Jahr 2022 GRI 302-1

Energieeinsatz in Gigawattstunden (GWh)	ÖBB national (AT)		ÖBB international ¹⁾	
	2021	2022	2021	2022
Bahnstrom (Inkl. Verluste) ²⁾	1.670,7 ³⁾	1.657,5	426,1	404,4
Drehstrom	288,5	296,7	7,8	8,2
Erdgas	130,3	135,1	18,1	14,2
Fernwärme und Fernkälte	121,2	123,1	0,1	0,1
Feste und flüssige Brennstoffe	20,9	18,8	k.A.	k.A.
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge) ¹⁾	800,7 ³⁾	836,4	95,9	127,3
Gesamtenergiebedarf	3.032,3	3.067,6	548,0	554,2

ERLÄUTERUNGEN

¹⁾ ÖBB international wurde für 2021 zum ersten Mal erhoben – deswegen 20% Risikoaufschlag auf Werte 2021 und 2022, um mögliche Unschärfen in der Datenerhebung abzufedern. An der Verbesserung der Datenqualität wird gearbeitet.

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

³⁾ Enthält auch geringe Energiemengen für innerbetrieblichen Verkehr (z. B. für Sonderfahrzeuge zur Schienenerhaltung), die in der THG-Bilanz 2021 noch nicht umfasst gewesen sind. In der THG-Bilanz 2022 ist die Erweiterung / Berücksichtigung erfolgt.

k. A. = keine Angabe.

Dekarbonisierung entlang von drei Bereichen

Die ÖBB gehen bei ihren Klimazielen beziehungsweise bei der Dekarbonisierung entlang von drei Bereichen vor: Mobilität (Kerngeschäft der ÖBB), Gebäude und Scope- 3-Emissionen. Für die Dekarbonisierungspfade der Bereiche Mobilität und Gebäude (Scope 1 und 2) liegen solide Datengrundlagen vor – die Entwicklung von Reduktionsmaßnahmen für die Erreichung der strategischen Zielsetzungen der ÖBB Klimaschutzstrategie zu diesen Bereichen ist angelaufen. Im Bereich der Scope-3-Emissionen ist es erstes strategisches Ziel, zunächst die Datengrundlage für die Erarbeitung eines konkreten Dekarbonisierungspfades herzustellen. Detaildaten zu ersten Scope-3-Teilkategorien liegen bereits vor, weitere sind in Erarbeitung. Die folgenden Detailangaben zum CO₂- Fußabdruck der ÖBB in Österreich (ÖBB national) im Jahr 2022 beschreiben die THG-Emissionen zu diesen drei Bereichen und die Entwicklungen zu 2021:

CO₂-Fußabdruck der ÖBB national (AT) im Jahr 2022 GRI 305-1 bis 3, 305-5Darstellung nach Scopes 1, 2 und 3
(Betrachtung market-based¹⁾)

in CO ₂ eq in Tonnen	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Summe 2022	Summe 2021
PV Schiene	48.003	36		48.039	48.005
GV Schiene	31.243	19		31.262	31.079
Kältemittelverluste Schiene	7.946			7.946	8.578
Postbus	117.142			117.142	104.935
Kältemittelverluste Postbus	4.474			4.474	5.293
Innerbetrieblicher Verkehr (inkl. Dienstfahrzeuge, eigene Lkw, ...) ²⁾	17.348	4		17.352	14.268
Summe Mobilität	226.156	59		226.215	212.258
Strom		197		197	172
Wärme (fossil)	31.998	15.087		47.085	47.340
Wärme (erneuerbar)	3			3	4
Kälte		1.012		1.012	980
Kälteverluste Gebäude	957			957	997
Summe Gebäude	32.958	16.296		49.254	49.493
Summe Mobilität und Gebäude	259.114	16.355		275.469	261.751
Brennstoff- u. energiebezogene Emissionen Mobilität ³⁾			62.151	62.151	64.687
Brennstoff- u. energiebezogene Emissionen Gebäude ³⁾			21.268	21.268	21.671
Abfall ⁴⁾			58.411	58.411	48.909
Geschäftsreisen (Flugreisen)			1.057	1.057	265
Pendeln der Arbeitnehmer:innen ⁵⁾			27.991	27.991	27.891
Restliche Teilkategorien wie Beschaffung von Kapital- und Verbrauchsgütern bzw. Dienstleistungen, Upstream Transport ... ⁶⁾			1.500.000 – 2.200.000	1.500.000 – 2.200.000	1.500.000 – 2.300.000
Summe Scope-3-Emissionen			1.700.000 – 2.400.000	1.700.000 – 2.400.000	1.700.000 – 2.500.000
Gesamtsumme	259.114	16.355	– 2.400.000	– 2.675.469	– 2.761.751

ERLÄUTERUNG:

¹⁾ Scope 2 – market-based: Die marktbasierete Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben. Die standortbasierte Methode (location-based) spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren – z. B. eines Landes). Die ÖBB beziehen gezielt Strom aus erneuerbaren Energieträgern – und zwar für den Betrieb in Österreich und teils auch für den Betrieb international. Deswegen wurde für die THG-Bilanz die market-based Methode gewählt. Im Vergleich dazu betragen die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Strom) für ÖBB national (AT) Mobilität und Gebäude: 198.964 t (market-based: 16.355 t).

²⁾ Innerbetrieblicher Verkehr enthält THG-Emissionen aus: PKW- u. Nutzfahrzeuge (eigene LKW), Sonderfahrzeuge Schiene, Werksverkehre, Betrieb von Stapler (Stapler ÖBB-Technische Services GmbH inkl. 10% Risikoaufschlag), ...

³⁾ Scope 3 aus Bereich Mobilität und Gebäude

⁴⁾ THG-Bewertung gefährlicher Abfälle.

⁵⁾ Bewertung THG-Emissionen über Modellrechnung Umweltbundesamt.

⁶⁾ Angabe einer Bandbreite: Scope-3-Emissionen aus der Beschaffung v. a. von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen derzeit auf Basis einer Grobberechnung aus 2017 für 2022 hochgerechnet. Wert variiert jährlich in Abhängigkeit des tatsächlichen Beschaffungsvolumens (v. a. Bauinfrastruktur, Fahrzeugbeschaffung). Für folgende Teilkategorien liegen bereits detaillierte Basisdaten und auch THG-Emissionen für 2022 vor: brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall (gefährlicher Abfall), Geschäftsreisen (Flugreisen), Pendeln der Arbeitnehmer:innen.

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

CO₂-Ausgleich (CO₂-Offset)

Im Berichtsjahr 2022 entstandene THG-Emissionen aus dienstlich notwendigen Flugreisen (Scope-3-Emissionen aus Geschäftsreisen) und Scope 1–3-Emissionen aus den Warenlagern der Rail Cargo Austria in Lenzing und in Freudenu werden 2023 im Nachhinein kompensiert.

Entwicklung der Emissionen im Jahr 2022

Die Treibhausgasemissionen (Scope 1, 2) des ÖBB Mobilitätsbereichs in Österreich haben sich im Jahr 2022 geringfügig auf rund 226.000 Tonnen (2021: rd. 212.000) erhöht. Die Reduktion der THG-Emissionen im Jahr 2021 war vor allem auf die durch die Coronakrise bedingten geringeren Verkehrsleistungen zurückzuführen. Im Schienenverkehr konnten die Treibhausgasemissionen auf ähnlichem Niveau wie 2021 gehalten werden – trotz großem Anstieg der Verkehrsleistungen im Personenverkehr. Der Anstieg der CO₂eq-Emissionen im Bereich Mobilität ist v.a. auf gestiegene Verkehrsleistungen bei der Österreichischen Postbus AG zurückzuführen und weil im Auftrag der Leistungsbesteller immer noch vermehrt Dieselbusse im Einsatz sind. Die THG-Emissionen 2022 im Bereich Gebäude sind von rd. 49.500 t im Jahr 2021 auf rd. 49.300 t geringfügig gesunken. Vor allem bei Wärme (fossil) ist ein größerer Rückgang der Emissionen zu verzeichnen. Der schon 2019/2020 gestartete Heizölausstieg zeigt diesbezüglich erste Erfolge. Die dargestellten THG-Emissionen zu Scope-3-Teilkategorien sind teilweise bereits konkret berechnet und zum Teil aber noch geschätzt. Eine Entwicklung 2022 zu 2021 ist daher nur bei schon konkret angegebenen Teilkategorien darstellbar. Der erkennbare leichte Emissionsanstieg ist v. a. auf gestiegene Emissionen aus der Abfallentsorgung zurückzuführen.

Entwicklung der spezifischen Emissionsfaktoren und gesamter CO₂-Einspareffekt der ÖBB Verkehrsleistungen in Österreich

Der gesamte CO₂-Einspareffekt durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich beträgt im Jahr 2022 rd. 4,0 Mio. t (2021: rd. 3,0 Mio. t). Dieser Wert konnte aufgrund des Anstiegs der ÖBB Verkehrsleistungen im Berichtsjahr 2022 wieder verbessert werden. Das Vor- Corona-Niveau 2019 mit einem CO₂-Einspareffekt von rd. 4,2 Mio. t wurde damit schon fast wieder erreicht. Die Werte der Jahre 2020 und 2021 zeigen noch die Auswirkungen der Pandemie. Aufgrund der pandemiebedingt geringeren Auslastungen in diesen Jahren, insbesondere während der „Lockdown-Zeiten“ und in den Phasen der eingeschränkten grenzüberschreitenden Verkehre, ergab sich für den spezifischen CO₂-Fußabdruck im Personenverkehr (Schiene und Bus) im Vergleich zu 2019 eine Verschlechterung der Werte.

Spezifischer CO₂-Fußabdruck von Bahn und Bus in Österreich

Spezifische CO ₂ -Emissionen im Bereich Mobilität (inkl. Verschub)	2021	2022
Personenverkehr Schiene (CO ₂ eq in g / Pkm)	9,5	5,7
Güterverkehr Schiene (CO ₂ eq in g / tkm)	2,9	2,9
Postbus (CO ₂ eq in g / Pkm)	76,7	59,8

ERLÄUTERUNG:

Vergleichswerte 2020 laut Umweltbundesamt: Pkw: 217,7 g / Pkm, Flugzeug (inkl. RFI): 607,7 g / Pkm, Lkw: 88,4 g / tkm. Vergleichswerte aus der aktuellen Österreichischen Luftschadstoffinventur (OLI) für 2021 liegen laut Umweltbundesamt voraussichtlich erst im Mai 2022 vor.

Weitere wesentliche Maßnahmen. Klimaschutz (Auszug)

Integrierte Mobilitätsservices werden weiter ausgebaut | Die ÖBB konnten auch 2022 ihr ÖBB 360° Angebot weiter ausbauen. Neben zusätzlichen Gemeinden, in denen First- und Last Mile Angebote aufgebaut wurden, konnte auch der B2B Bereich weiter ausgebaut werden.

Kompensation von Lagerstandorten der Rail Cargo Group | Seit 2021 werden die an den Standorten Lenzing und Wien Freudenau anfallenden CO₂ Emissionen kompensiert.



G.2. Anpassung an den Klimawandel GRI 201-2

Managementansatz

Der Klimawandel stellt weltweit eine der größten Herausforderungen dar. Die ÖBB betreibt eine Vielzahl von Initiativen, um einen Beitrag zu Dekarbonisierung zu leisten. Dennoch müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass der Klimawandel schon passiert. Klimabedingte Veränderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen. Bei den ÖBB betrifft das im Besonderen die Infrastruktur und die Assets des Unternehmens sowie in weiterer Folge den Umfang und die Qualität ihrer Mobilitätsdienstleistungen. Darüber hinaus müssen die ÖBB mögliche Beeinträchtigungen durch den Klimawandel sowohl für ihre Kund:innen wie auch für ihre Mitarbeiter:innen in Betracht ziehen.

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

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

Zielsetzungen

- Gezielte Entwicklung und Erweiterung von geeigneten Vorbeugemaßnahmen bzgl. Auswirkungen des Klimawandels.
- Einführen von Monitoring- und Frühwarnsystemen, um Gefahren frühzeitig und rasch zu erkennen und effizient zu informieren.
- Umsetzung der bereits definierten einheitlichen Vorgehensweise bei Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten im Gleis bei hohen Temperaturen.
- Erhalt und Pflege der Fläche an bewirtschaftetem Schutzwald.
- Bedarfsgerechtes Anlagenmanagement bei den Steinschlag- und Lawinenverbauungen.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Steinschlag- und Lawinenverbauungen (Gesamt-km)	202	204
Fläche bewirtschafteter Schutzwald (ha)	3.370	3.370
Bäume im Baumkataster (Stk.)	10.423	10.246
Verschiedene Baumarten	205	203

Um die Natur und auch ihre vorhandene Schutzfunktion nicht negativ zu beeinflussen, legen die ÖBB sehr großen Wert darauf, nur die notwendigsten Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu setzen. Das sind beispielsweise Steinschlag- und Lawinenverbauungen, da dies immer einen Eingriff in die Natur bedeutet. Im Vergleich zu 2021 wurde die Gesamtlänge an Steinschlag- und Lawinenverbauung auf 204 km, also um 2 km erhöht.

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

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

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

Reisen mit Komfort

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

Bei Neubeschaffungen ist vor allem der Blick in die Zukunft gefragt. Die gültigen Normen in der EU zur Klimatisierung von Schienenfahrzeugen berücksichtigen bereits steigende Anforderungen und hohe Leistungsfähigkeit aufgrund häufigerer erhöhter Außentemperaturen im Sommer.

Hochwasserbetroffenheit von Bahnanlagen

Im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit werden Pläne erstellt, die jene Streckenabschnitte ausweisen, an denen für die Bahnstrecken in Österreich eine potenzielle Hochwasserbetroffenheit besteht. Bei den konkret betroffenen Streckenabschnitten wird ein technisches Maßnahmenkonzept (Machbarkeitsstudie) hinterlegt, das als Grundlage für mittel- und langfristige Planungsprojekte zur Verfügung steht. Die Inhalte der Hochwasserbetroffenheit bilden dabei auch eine wesentliche Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten, die einen Einfluss auf die Bahn haben können. Beispielsweise werden die Pläne bei den Verhandlungen von Beitragszahlungen mit Dritten herangezogen.

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

Highlights 2022

Im Jahr 2022 wurde erstmals eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (siehe Kapitel G.8. – EU-Taxonomie-VO) durchgeführt, welche in den kommenden Jahren verfeinert wird. Weiters wurde 2022 die Naturgefahrenhinweiskarte fertiggestellt, welche entlang des ÖBB Streckennetzes die Ergebnisse der bundesweit standardisierten und objektiv erhobenen potenziellen Gefährdungsbereiche durch Naturgefahren, insbesondere von Steinschlag und Wildbachereignissen, darstellt.

Um Baumwürfe bzw. Baumbrüche Richtung Oberleitung und Gleis bei Stürmen und Gewittern bestmöglich zu reduzieren, wurden sowohl im Jahr 2021 als auch im Jahr 2022 insgesamt bis zu ca. 120 km Bahnniederwald hergestellt. Dies bedeutet, dass Bäume, die bei Stürmen oder auch bei Gewittern ins Gleis fallen könnten, bedarfsorientiert entfernt wurden. Die gleiche Menge an Bahnniederwald soll auch im Jahr 2023 umgesetzt werden. Dadurch wird weiterhin ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Sicherheit, Pünktlichkeit und Streckenverfügbarkeit geleistet.

Aktuelle Niederschlagsdaten als wichtige Grundlage für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen

Die klimatischen Änderungen können sich auch auf den gesamten Bahnkörper sowie auf das bahnahe Umfeld (Böschungen, Lehnen, Wildbach- und Lawineneinzugsgebiete etc.) und damit letztendlich auf den Bahnbetrieb auswirken. Das können Änderungen des Niederschlagsmusters (intensiverer Niederschlag, Regen, Schnee etc. in einem bestimmten, tendenziell kürzeren Zeitintervall), der Anstieg der Durchschnittstemperaturen, die Zunahme an Windgeschwindigkeiten oder die Änderung in Bezug auf Häufigkeit und Intensität von Wetterereignissen sein. Für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen werden daher Niederschlagsdaten verwendet, die möglichst aktuell und auch laufend fortgeschrieben / aktualisiert werden. Diese Niederschlagsdaten werden vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft per Internetabfrage bezogen.

Je nach regionalen und lokalen Gegebenheiten können insbesondere kleinräumige, stärkere Niederschlagsereignisse vermehrt zu Hochwasser und Überschwemmungen, Muren oder Hangrutschungen führen. Punktuelle Aussagen zu klimawandelbedingten Veränderungen sind jedoch sehr schwierig zu treffen, da speziell diese lokal begrenzten Extremwetterereignisse, die große Folgeschäden nach sich ziehen, nur schwer vorhergesagt werden können. Durch die Verwendung dieser Niederschlagsdaten wird das Ziel verfolgt, bestmöglich die aktuellsten Grundlagen für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen zu verwenden.

Ausblick 2023

Um die Stabilität der Schutzwälder und daher die Schutzfunktion gegenüber Naturgefahren und Bodenerosion weiterhin gewährleisten zu können, erfolgt die Sanierung von Schutzwäldern. Das oberste Ziel liegt dabei darin, durch Aufpflanzen die Wälder zu verjüngen und eine Mischwaldkultur zu fördern.

Schutzanlagen gegenüber Naturgefahren werden wie in den Vorjahren als Ergebnis aus der Naturgefahrenhinweiskarte errichtet bzw. infolge des aktuellen Anlagenzustandes bedarfsgerecht reinvestiert.

Weitere wesentliche Maßnahmen. Anpassung an den Klimawandel (Auszug)

Hochwasserbetroffenheit | Pläne Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten.

Präventive Baumentfernung – „Bahnniederwald“ | Mit der präventiven Baumentfernung sollen Beeinträchtigungen der Bahn durch Äste oder umstürzende Bäume bei Stürmen und Gewittern bestmöglich reduziert werden.

Pflanzen von Obstbäumen | Um natürliche Schattenplätze zu schaffen und als CO₂-Senke zu dienen.

Baumpatenschaften | Ein Kundenversprechen zum Emissionen sparen.



G.3. Emissionen (exkl. CO₂ / Treibhausgase)

Managementansatz

Der Sektor Verkehr ist in Österreich für etwa 16% der Staubemissionen und für rd. 55% der Stickstoffoxidemissionen (Teil der klassischen Luftschadstoffe) verantwortlich – Hauptverursacher ist der Straßenverkehr. Schallemission ist eine weitere Umweltbelastung, von der sich die Bevölkerung wegen ihrer direkten Wahrnehmbarkeit am meisten betroffen fühlt. Hauptquelle der Schallbelastung ist der Verkehr, wobei der Straßenverkehr auch hier als Hauptlärmerreger dominiert.

Die Bahn ist das mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsmittel, dennoch verursacht die Bahn auch Emissionen. Neben den Treibhausgasemissionen (Hinweis: THG-Emissionen siehe Kapitel G.1. Klimaschutz) sind klassische Luftschadstoffe wie Stickstoffoxid (NO_x) oder Stickstoffdioxid (NO₂). Diese entstehen bei Schienen-, Bus- und innerbetrieblichem Verkehr mit Diesel ebenso wie bei Heizungsanlagen im stationären Bereich. Weiters treten beim Betreiben von Bahn und Bus Schallemissionen und Erschütterungen, Staub und Feinstaub sowie Lichtverschmutzung und elektromagnetischer Smog auf.

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

Die wesentlichen ÖBB Themenfelder zur Reduktion von Emissionen sind:

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

Verminderung von Schallemissionen und Schutz vor Erschütterungen / Vibrationen

Schienenverkehr ist ein wesentlicher Teil der klimafreundlichen Mobilität. Bahnschall ist die „Achillesferse“ in der Akzeptanz als klimafreundliches Verkehrsmittel, vor allem im Bereich Güterwagen. Daher steigern „leise Züge“ die Akzeptanz der anrainenden Bevölkerung zur Bahn. Es ist erklärtes Ziel der ÖBB, Belastungen durch Schallemissionen und auch Belastungen durch Erschütterungen (Vibrationen) für die Anrainer:innen von Bahnstrecken noch weiter zu senken und den Fahrkomfort für Fahrgäst:innen (z. B. Nachtzug) noch weiter zu erhöhen. Zur Erreichung dieses Zieles ist die Systemsicht bestehend aus der Interaktion von Infrastruktur und Fahrzeugen von entscheidender Bedeutung.

Infrastrukturseitige Maßnahmen

- Weitere Forcierung des ortsfesten Lärmschutzes.
- Errichtung weiterer moderner Schallschutzwände und -dämme (knapp 1.000 km Neubau- und Bestandsstrecken sind jetzt schon abgedeckt).
- Effizienter Lärmschutz, gemeinsam mit Ländern, Städten und Gemeinden – durch Förderung von Schallschutzwänden und Einbau von Schallschutzfenstern und -türen in hochbelasteten Gebieten.
- Umsetzung der europäischen Vorgaben der TSI-Noise („quieter routes“) in Österreich mit Fokus auf alle am Netz der ÖBB tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehungsweise Wagenhalter: ab 08.12.2024 dürfen auf sogenannten „leisen Strecken“ nur mehr leise (d.h. entsprechend auf lärmarme Bremsen umgerüstete) Güterwagen verkehren. Sie müssen einen um ca. 10dB leiseren Vorbeifahrtspegel aufweisen als vor der Umrüstung.
- Lärminderungsmaßnahmen durch laufende Instandhaltungsmaßnahmen des Schienennetzes (z.B.: Schienenschleifen)
- Jahresbericht „Monitoring Schallemissionen Eisenbahnverkehr Wörthersee“ mit Bezug auf Eisenbahn-Schallemissionen der zweigleisigen Südstrecke im Zentralraum Kärnten (gemeinsam mit Land Kärnten).
- Forschung und Entwicklung – zur Forcierung neuer und innovativer Maßnahmen zur weiteren Verringerung von Bahnlärm sowie von Erschütterungen und Vibrationen (eine Auswahl an Forschungsprojekten findet sich im Rahmen der Initiative „Leise Gleise“ auf <https://konzern.oebb.at/de/leise-gleise/forschung-entwicklung>).
- Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen (Zustand von Schienen, Aufbau / Schichtung des Erdreiches auf dem Übertragungsweg ...).

Fahrzeugseitige Maßnahmen

- Die Rail Cargo Group setzt alles daran, den Schienengüterverkehr leiser zu machen. Dafür statten sie alle ihre in Betrieb befindlichen Güterwagen mit neuen leisen Sohlen aus. Die Laufflächen bleiben glatter und die Rollgeräusche werden somit entscheidend leiser. Güterzüge klingen dann fast um die Hälfte leiser als herkömmliche Wagen. Im März 2018 wurde mit dem Umbau begonnen, und 2023 soll die Umrüstung abgeschlossen werden. Derzeit sind bereits 96% der RCG Flotten in Österreich mit leisen Bremsen unterwegs. Bis Ende 2023 werden 100% mit leisen Bremssohlen ausgestattet sein.
- Weitere Anwendung geltender technischer Normen / Standards in Hinblick auf die Lärminderung bei der Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen im Personen- und Güterverkehr und von Bussen für den Personenverkehr auf der Straße.
- Umsetzung fahrzeugseitiger Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen (Zustand des Rollmaterials, Gewicht / Geschwindigkeit und Zusammensetzung von Zügen ...).
- Lärminderung im Bahnbetrieb durch gezielte Schulung und Information von Mitarbeiter:innen für eine lärmindernde Betriebsführung (Lärmschutz-anweisungen für Verschub bzw. Betrieb).

Klassische Luftschadstoffe

Hinweis: CO₂-Emissionen werden Kapitel G.1. Klimaschutz behandelt.

Klassische Luftschadstoffe (NO₂, NO_x,...) werden bei den ÖBB ähnlich wie Treibhausgasemissionen zu großen Teilen bei Verbrennungsprozessen ausgestoßen. Das erfolgt einerseits im Verkehr (z. B. Dieseleinsatz im Schienen- / Bus- u. innerbetrieblichen Verkehr), andererseits bei stationären Anlagen (Heizanlagen). Staub- und Feinstaubbelastungen bei den ÖBB stammen oft auch aus anderen Quellen – vor allem aus Bau- und Erhaltungsprojekten.

Zielsetzung

Luftschadstoffe im Verkehr und aus stationären Quellen weiter verringern und auch Staub- beziehungsweise Feinstaubbelastungen geringhalten.

Dabei wird anhand folgender Stoßrichtungen vorgegangen:

- Luftschadstoffe im Verkehr – etwa Reduktion von Emissionen aus der Verbrennung (v. a. Stickstoffoxide und Kohlenmonoxid) zum Beispiel durch Motorentechnik (Abgasstandards, Euro-Klassen ...) und dem Reifen- und Bremsabrieb (v. a. Stäube). Hinweis: Dekarbonisierungsmaßnahmen aus Baustein 1 – Klimaschutz (z. B. Ersatz von Diesel) wirken nicht nur THG-senkend, sondern reduzieren auch entsprechend klassische Luftschadstoffe.
- Luftschadstoffe aus der stationären Verbrennung (z. B. Ölheizungen).
- Staub- bzw. Feinstaubbelastungen durch ÖBB Bau- bzw. Erhaltungsprojekte (in erster Linie Ausbau und Optimierung Schieneninfrastruktur).

Lichtverschmutzung und elektromagnetische Felder

Lichtquellen wie beispielsweise Bahnstationsbeleuchtungen und beleuchtete Werbetafeln sind künstliche Lichtquellen und haben teilweise spürbare Auswirkungen auf das Leben von Tieren, Pflanzen und Menschen. Andererseits sind ausreichend beleuchtete Verkehrsflächen auch maßgeblich für die Sicherheit unserer Kund:innen, Mitarbeiter:innen und den Bahnbetrieb. Beim Thema Reduktion von Lichtverschmutzung ist sensibles Vorgehen gefragt, dasselbe gilt für die Reduktion elektromagnetischer Felder unter Berücksichtigung aller Interessen.

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

Zielsetzungen

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

Lichtverschmutzung

- Optimaler Einsatz von Beleuchtungen – unter Berücksichtigung eines sicheren Bahnbetriebs.
- Einsatz geeigneter Leuchtmittel (z. B. Ersatz von Quecksilber Hochdrucklampen) und sinnvolle Planung / Umsetzung von Beleuchtungen (z. B. Verzicht auf direkte Lichtemissionen nach oben) – bringt zusätzliche Möglichkeit Energie zu sparen.
- Einsatz von Insektenfreundlichen Leuchtmittel (Farbtemperatur kleiner 3000K) in nicht sicherheitsrelevanten Bereichen.
- Einsatz von Lampen der Schutzart IP 65 und höher. Damit ist die direkte Berührung von Insekten mit dem Leuchtmittel ausgeschlossen.

Elektromagnetische Felder

- Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf Betroffene (Mitarbeiter:innen, Kund:innen, Anrainer:innen) gering halten v. a. bei Anlagen zur Bahnstromversorgung beziehungsweise beim Betrieb elektrischer Anlagen.
- Bei sonstigen Prozessen (Bau- und Instandhaltungsprozesse bis hin zu Büroarbeitsprozessen).

Im Rahmen von Neubauten und Umbauten größeren Umfangs werden EMV Gutachten (EMV = elektromagnetische Verträglichkeit) bzw. EMV Untersuchungen durchgeführt, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu untersuchen und mit geeigneten Maßnahmen zu minimieren.

Es werden standardmäßig bei Neubauten und Umbauten Rückleiter zur Minimierung der elektrischen Felder eingesetzt. In Bereichen sensibler Nutzung werden projektspezifische Festlegungen zur Minimierung der elektrischen Felder getroffen (z. B. öffentliche Parkanlage am Schedifka Platz).

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Lärm		
Schallschutzwände (km)	948	960
Schallschutzdämme (km)	65	65
Infrastrukturseitige Investitionen in Schallschutz (Mio. EUR)	5,6	4,7
Güterwagen mit LL-Sohle (lärmarme Bremssohlen) im Bestand der RCA (Stk.)	15.256	16.476
Güterwagen mit LL-Sohle (lärmarme Bremssohlen) im Bestand der RCH (Stk.)	3.319	4.584
Emissionen		
Anzahl der Busse der Normklassen Euro2 und Euro3 im Bestand PB (Stk.)	4	2
Anzahl der Busse der Normklasse Euro4 im Bestand PB (Stk.)	41	8
Anzahl der Busse emissionsärmerer Normklassen Euro5 / EEV und Euro6 (Stk.)	2.447	2.511
Menge an Stickstoffoxiden (NO _x) durch Dieselverbrauch in Österreich (t) ¹⁾	1.080	1.147

¹⁾ grober Berechnungsansatz unter Anwendung eines NO_x-Durchschnittswertes je Liter Diesel laut Umweltbundesamt; NO_x-Emissionsfaktor für Diesel 2022 aktuell noch nicht verfügbar, NO_x für 2022 wurde auf Basis des Emissionsfaktors 2021 berechnet.

Highlights 2022

Strategische Lärmkartierung

Rollende Räder erzeugen Schall aufgrund physikalischer Gesetze, welche sich nicht außer Kraft setzen lassen. Die ÖBB unternehmen jedoch alles, um Schallemissionen des Schienenverkehrs einzudämmen und zu verringern. Im Zuge der europäischen Strategischen Lärmkartierung erfolgten die planmäßig alle fünf Jahre vorzulegenden österreichweiten Lärmkarten (vgl. www.laerminfo.at – Lärmkarten / Schienenverkehr). Erstmals kam die europaweit einheitliche Berechnungsmethode zum Einsatz. Auf der Grundlage der Strategischen Lärmkartierung werden im kommenden Jahr auf Basis des Artikels 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. ihrer nationalen Umsetzung die Aktionspläne erstellt, welche bis 2024 der Europäischen Kommission vorzulegen sind.

Wirkungsvolle Schutzmaßnahmen

Im Zuge der Lärmsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzfenster errichtet und gefördert. Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Lärmschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt. Dadurch befanden sich im Jahr 2022 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf 4.935 km Streckenlänge 1.025 km an Schallschutzwänden und Schallschutzdämmen. Im Berichtsjahr 2022 wurden zusätzlich 12 km Schallschutzwände errichtet.

Postbus: Weitere Forcierung emissionsarmer Busse

2.511 Busse der emissionsärmeren Normklassen Euro 5 / EEV und Euro 6 stehen Ende 2022 im Bestand der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft. Das sind um 64 Stück mehr als Ende 2021.

Die Einhaltung geltender technischer Normen und Standards bei der Neuanschaffung von Verbrennungsfahrzeugen wie etwa Bussen ist die wesentliche Grundvoraussetzung, um beispielsweise klassische Luftschadstoffe (NO₂, NO_x) im Verkehr zu reduzieren oder zu begrenzen.

Ausblick 2023

Die Zukunft der leisen Gleise

Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm werden im Rahmen von Forschungsprojekten bei der ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet: Diese betreffen sowohl die systematische und langfristige Testung von Oberbaukomponenten als auch die wechselseitigen Abhängigkeiten Fahrzeug – Fahrweg in schalltechnischer Hinsicht. Weiters werden Prognosen in schalltechnischer Hinsicht erarbeitet, welche künftige Entwicklungen wie beispielsweise Verkehrsprognosen (vgl. VPÖ 2040+) bzw. verkehrspolitische Pläne (vgl. Mobilitätsmasterplan 2030) mitberücksichtigen.

Heizölausstieg

Umsetzung weiterer Umbauten für den Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030, siehe Kapitel G.1.

G.4. Ressourcenmanagement GRI 413-1

Managementansatz

Die Mengen an Ressourcen, die wir Menschen im Schnitt pro Jahr verbrauchen, ist erheblich größer als das, was uns die Erde im gleichen Jahr „zur Verfügung stellt“. Zur nachhaltigen Abdeckung des Verbrauchs von Menschen müssten jedes Jahr „1,75 Erden“ verfügbar sein. Für den aktuellen Ressourcenverbrauch Österreichs wären derzeit sogar „3,5 Erden“ nötig. Der achtsame und nachhaltige Umgang mit Ressourcen muss also klar im Fokus stehen – das gilt auch für die ÖBB. Für die Errichtung und den Erhalt von Bahninfrastruktur sowie den Betrieb werden Wasser und viele andere Rohstoffe beziehungsweise Materialien benötigt. Ebenfalls eine wertvolle Ressource ist die Fläche, der Flächenverbrauch des öffentlichen Verkehrs ist effizient. Mit nur sieben Quadratmetern je beförderter Person hat er einen weit geringeren Flächenverbrauch als der motorisierte Individualverkehr mit 100 Quadratmetern.

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

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

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen eine Vorreiterrolle im Bereich einer effektiven Kreislaufwirtschaft einnehmen und die Transformation Österreichs zu einer nachhaltigen Wirtschaft unterstützen.
- Die ÖBB wollen ein Sekundärrohstoffmanagement forcieren, um optimal mit den vorhandenen Abfällen umzugehen
- Rohstoffe, Materialien sowie Produkte sollen soweit möglich effizient und nachhaltig eingesetzt und chemische Stoffe / Schadstoffe auf ein umsetzbares Mindestmaß reduziert werden.
- Die ÖBB wollen ein Sekundärrohstoffmanagement forcieren, um optimal mit den vorhandenen Abfällen umzugehen
- Der Wasserverbrauch soll auch zukünftig konstant gehalten und wo möglich verringert werden.
- Die Reduktion der Bodenversiegelung und des Flächenverbrauchs ist ein wichtiges Umweltziel für den ÖBB-Konzern.

Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft GRI 301-1, 306-2

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

Ressourcenmanagement in den Teilkonzerngesellschaften

Im Bereich der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, die für die Wartung der Schienenfahrzeuge verantwortlich ist, spielt der Umgang mit Ressourcen eine wesentliche Rolle. Im Jahr 2022 sind um 31% mehr umweltrelevante Stoffe als im Vergleich zum Vorjahr angefallen (2022: 1.744 t, 2021: 1.332 t). Forciert wird zum Beispiel ein sorgsamer Umgang beziehungsweise eine Reduktion der verbrauchten Menge an Klebern oder Lacken. Zusätzlich dazu wird bei ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH auf das Thema Komponentenaufarbeitung gesetzt. Dabei werden zahlreiche Bestandteile aufgearbeitet und wiederverwendet, um das Abfallvolumen zu senken und Ressourcen zu schonen. Zum Beispiel werden Sitze, Toiletten, Standheizungen, elektrische Elemente sowie Zug- und Stoßvorrichtungen und vieles mehr sorgsam „refurbished“.

Die Rail Cargo Group achtet auch bei ihren Güterwagen auf Ressourcenschonung. Diese werden nach ihrem Lebensende vollständig verschrottet und für die Produktion von neuem Stahl wiederverwendet. 2022 wurden in der Rail Cargo Group in Österreich rd. 6.085 t (Vj: 6.372 t) an Wagenmaterial so einer Verwertung zugeführt. Auch bei der Güterwagen-Innovation TransANT werden Ressourcen geschont, indem der Materialverbrauch je Wagon um 20 % reduziert wurde.

Innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG spielt der schonende Umgang mit Ressourcen sowie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien eine wesentliche Rolle. Dies zeigt sich zum Beispiel auch in Form der maschinellen Reinigung von Gleisschotter und dessen Wiedereinbau im Schotterbett sowie bei der Untergrundsanierungen mit Aushubmaschinen (AHM). Dabei wird der obere Bereich des Schotterbettes gebrochen, mit Neumaterial vermengt und als Tragschicht wieder im Gleis eingebaut. Das restliche Gleisschottermaterial wird gemeinsam mit dem Untergrund ausgehoben und entsorgt bzw. einer entsprechenden Verwertung zugeführt. Somit erfolgt eine Wiederverwendung im Sinne der Ressourcenschonung und eine Reduktion der Abfallmenge.

Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft	2021	2022
ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH – Komponentenaufbereitung in Stück		
Druckluft und Bremsbauteile	37.406	42.168
Dieselmotoren / Getriebe	196	199
Klimaanlagen	1.228	1.110
Fenster	2.575	2.935
ÖBB-Infrastruktur AG – Rückgewinnung Gleisschotter in Tonnen		
Rückgewinnung Gleisschotter durch Reinigungsmaschinen	320.000	247.000
Rückgewinnung Gleisschotter durch maschinelle Untergrundsanierung	23.000	22.000

Abfall 306-1, 306-2

Als Teil der Strukturierung rund um die Kreislaufwirtschaft wird auch Abfall eine der Stoßrichtungen sein, um vorhandene Ressourcen optimal zu nutzen. Dazu wird die Entwicklung eines Rohstoffmanagements in der ÖBB vorangetrieben. Über 99% der anfallenden Abfallmenge des ÖBB-Konzerns entfallen auf die ÖBB-Infrastruktur AG als Bauherr großer Bauvorhaben im Zuge von Investitionen (Erneuerung / Neubau / Ausbau), aber auch bei der Instandhaltung (Inspektion / Wartung / Entstörung / Instandsetzung). Im Jahr 2022 wurde mit rd. 6,74 Mio. t um 18% mehr Abfall erzeugt als im Jahr 2021 (Vj: rd. 5,51 Mio. t). Mit rd. 6,72 Mio. t macht der nicht gefährliche Abfall (gefährlicher Abfall: 0,03 Mio. t) den größten Teil der Gesamtabfallmenge des ÖBB-Konzerns aus. Rd. 98% der nicht gefährlichen Abfallmengen entfallen dabei auf Abfälle aus Bautätigkeiten, diese haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 22% gesteigert und liegen aktuell bei rd. 6,59 Mio. t (Vj: rd. 5,38 Mio. t). Die Menge an deponiertem Material hat mit den intensiven Bautätigkeiten im Bereich Infrastruktur zu tun. Rd. 53% der Bauabfälle werden einer Beseitigung zugeführt, wobei im Jahr 2022 74% auf betriebsfremde Deponien verbracht wurden. Rd. 99% davon betreffen Aushubmaterial, das im Zuge der Bautätigkeiten der Schieneninfrastruktur anfällt. Die Menge der gefährlichen Abfälle im ÖBB-Konzern verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von rund 12%.

Ein Teil der Entsorgung der baulichen und betrieblichen Abfälle des ÖBB-Konzerns wird durch die Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH (RCL-ES) als „haus-interner“ Abfallsammler abgewickelt. Die anfallenden Abfälle werden, über die der RCL-ES für den gesamten ÖBB-Konzern geschlossene Verträge / Vereinbarungen, ausschließlich an befugte Abfallsammler oder -behandler übergeben. Bei zentral verwalteten Objekten erfolgt die umweltgerechte Verwertung oder Beseitigung für kommunale Abfälle überwiegend durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen oder Bürostandorte). Für den überwiegenden Teil an baulichen Abfällen aus großen Infrastrukturvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt die Entsorgung über gesonderte Bauverträge (Einzelverträge). Die Datenerhebung wird über diverse interne Prozesse und Systeme (ÖBB-Infrastruktur AG: Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem; RCL-ES: Abfallwirtschaftsplattform, Abfallbilanz bzw. sonstige Elektronische Datenmanagement (EDM)-Meldungen, Meldungen nach dem Altlastensanierungsgesetz (ALSAG) etc.) getrennt für jedes Kalenderjahr abgewickelt.

Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den betriebseigenen Deponien der ÖBB-Infrastruktur AG zu. Diese sind wesentliche Bestandteile von Infrastrukturvorhaben (u. a. Semmering-Basistunnel oder Errichtung der Koralmbahn) im öffentlichen Interesse (EB / UVP-Verfahren). In diesen Deponien werden bauliche Abfälle, wie z. B. Erdaushub, Tunnelausbruch, etc. einer Beseitigung unter Berücksichtigung der bestmöglichen Reduktion von Transportwegen und damit auch Emissionen zugeführt.

Abfalltabelle des ÖBB-Konzerns GRI 306-3 bis 5

Abfallart in Tonnen (t)*	Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		Summe	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch- physikalische Verfahren ¹⁾	598	448	2.014	2.179	136	39	0	2	2.749	2.668
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	17.603	21.138	3.774	3.493	0	0	0	0	21.377	24.631
Verwertung	18.201	21.586	5.789	5.672	136	39	0	2	24.126	27.299
Betriebsfremde Deponien	1.155	855	0	418	0	9	0	0	1.155	1.282
Beseitigung	1.155	855	0	418	0	9	0	0	1.155	1.282
Gefährlicher Abfall	19.356	22.441	5.789	6.090	136	48	0	2	25.281	28.581
Recycling (Übergabe an Recycler)	659.591	1.334.057	10.662	32.008	58.905	61.801	3.551	3.829	732.708	1.431.694
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben	250.989	1.626.438	0	0	0	0	0	0	250.989	1.626.438
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben	211.004	107.707	2	706	0	0	0	0	211.006	108.413
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch- physikalische Verfahren	88	56	3.813	5.934	0	0	0	0	3.901	5.990
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	2.292	586	8.479	3.286	0	0	9.831	10.347	20.602	14.219
Verwertung	1.123.963	3.068.844	22.956	41.933	58.905	61.801	13.382	14.176	1.219.207	3.186.754
Betriebsfremde Deponien	2.394.192	2.616.703	2.798	4.183	152	132	114	239	2.397.256	2.621.257
Betriebseigene Deponien	1.864.858	903.852	0	0	0	0	0	0	1.864.858	903.852
Beseitigung	4.259.050	3.520.555	2.798	4.183	152	132	114	239	4.262.114	3.525.109
Nicht gefährlicher Abfall	5.383.013	6.589.399	25.754	46.116	59.057	61.933	13.496	14.415	5.481.321	6.711.863
Gesamtabfall	5.402.369	6.611.840	31.543	52.206	59.193	61.981	13.496	14.417	5.506.602	6.740.444
<i>davon Verwertung</i>	<i>1.142.164</i>	<i>3.090.430</i>	<i>28.745</i>	<i>47.605</i>	<i>59.041</i>	<i>61.840</i>	<i>13.382</i>	<i>14.178</i>	<i>1.243.333</i>	<i>3.214.053</i>
<i>davon Beseitigung</i>	<i>4.260.205</i>	<i>3.521.410</i>	<i>2.798</i>	<i>4.601</i>	<i>152</i>	<i>141</i>	<i>114</i>	<i>239</i>	<i>4.263.269</i>	<i>3.526.391</i>

¹⁾ Es wurde nicht zwischen Verwertung / Beseitigung am / außerhalb des Standortes unterschieden, da dies am Standort nicht relevant ist, außer im Falle der Wiederverwendung im Bauvorhaben und der betriebseigenen Deponien, diese sind als Kategorien angeführt. Aufgrund von Rundungen der Dezimalstellen der Tonnen auf ganze Zahlen, kommt es zu kleinen Abweichungen.

²⁾ Aufgrund einer Systemumstellung im GJ 2022 kommt es bei den Daten von 2021 zu einer geringen Abweichung von ca. 0,05%.

³⁾ Gefährlicher Abfall wird vor dem Recycling einem mechanischen, biologischen und chemisch-physikalischen Verfahren zugeführt.

Wasser GRI 303-1, 303-5

Ein wesentlicher Baustein zur Vermeidung von Ressourcenverschwendung und überhöhtem Wasserverbrauch ist eine Verbesserung der Effizienz der Wassernutzung in allen Sektoren. Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) des ÖBB-Konzerns stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung. Zusätzlich gibt es seitens der ÖBB-Infrastruktur AG 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte erfolgt. Die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft verfügt über sechs Quellen. Generell betreiben die ÖBB keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leiten diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Im Jahr 2022 kam es zu einer Verringerung des Wasserverbrauchs um 5% im Vergleich zum Vorjahr, der Wasserverbrauch betrug 2022 rd. 2,2 Mio. m³ (Vj: rd. 2,3 Mio. m³).

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

Rund um den Bahnkörper entstehen Abwässer – durch Niederschlagswasser und durch das von Böschungen zufließende Wasser. Diese werden nicht direkt in den Gewässerkörper (z. B. Bäche, Flüsse, Grundwasser etc.) eingeleitet, sondern stets einer entsprechenden Reinigung unterzogen.

Wässer bei möglichen Störfällen (z. B. im Tunnel) werden separat aufgefangen. Die Ableitungen sind grundsätzlich mit Schiebern versehen, die im Störfall sofort geschlossen werden. Dadurch wird eine Einleitung von verunreinigten Wässern in die Gewässerkörper verhindert.

Fläche und Boden

Die Baulänge⁷⁰ des ÖBB Streckennetzes beträgt 2022 rd. 4.935 km (2021: rd. 4.965 km), die Grundstücksfläche rd. 189,4 km² (2021: rd. 189,6 km²). Damit sind sowohl die Streckenlänge wie auch die Grundstücksfläche im Vergleich zum Vorjahr minimal gesunken. Die Leistung der Bahn ist umso bemerkenswerter, da sie Jahr für Jahr weniger Platz für die Abwicklung des Verkehrs benötigt, der hingegen jährlich steigt. Eine Studie des VCO hat gezeigt, dass Straßen inkl. Parkplätze 18-mal mehr Fläche als die Bahninfrastruktur benötigen. Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Vom Verkehrsbündnis Allianz Pro Schiene e. V. wurde 2020 erhoben, dass man beim motorisierten Individualverkehr pro beförderte Person von 100 Quadratmetern Fläche ausgehen muss. Auf der Schiene sind es pro Person nur sieben Quadratmeter. Bahnfahren ist daher nicht nur klimafreundlicher, sondern hat auch einen wesentlich geringeren Flächenbedarf als der Straßenverkehr. Während die Straßenflächen in den letzten Jahren ständig gewachsen sind (Zuwachs 2021: 4,4 km²), ist bei der Bahn hingegen ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen (Quelle: UBA). Das hat einerseits mit den Neuklassifizierungen von Landbedeckungen zu tun (z. B. wurde Wald, der auf Bahngrund steht, früher der Verkehrsinfrastruktur zugerechnet), andererseits ist das aber auch auf verkehrspolitischen Entscheidungen zurückzuführen. So wurden gewisse Nebenstrecken aufgelassen und innerstädtische Logistikflächen für die Stadtentwicklung aufgegeben.

Im Jahr 2021 konnte ein Projekt abgeschlossen werden, das es ermöglichen soll die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen, die sich im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur befinden, besser abschätzen zu können. Das Projekt wurde mit dem Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, Department Raum, Landschaft, Infrastruktur der Universität für Bodenkultur das Projekt „Potenzialflächenanalyse“ durchgeführt. In Summe besitzt die ÖBB-Infrastruktur AG mehr unversiegelte Wald- und Wiesenfläche als versiegelte Verkehrsflächen (mehr dazu befindet sich im Lagebericht der ÖBB-Infrastruktur AG im Kapitel G.3.). Um die Bodenversiegelung noch weiter zu reduzieren, hat der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ein Programm gestartet, in dem Entsiegelungsmaßnahmen in den Regelwerken und im Rahmenplan evaluiert und erste Pilotprojekte ins Leben gerufen werden.

Bei der ÖBB-Produktion AG wurde 2022 bei einem von fünf besonders alten historischen ÖBB-Produktions-Dieselstützpunkten begonnen, Erdreich auf mögliche Kontaminierungen zu überprüfen. Ziel ist es Grundwasserbeeinträchtigungen zu vermeiden. 2022 wurde der Standort Wr. Neustadt mittels Bodenproben geprüft. Dabei wurde eine mögliche Beeinträchtigung des Erdreiches festgestellt. Gemeinsam mit der Behörde wurden weitere Untersuchungen angestellt. Bei niedrigem Pegelstand war keine Grundwasserbeeinträchtigung zu finden, aktuell wird noch der Anstieg des Grundwasserspiegels abgewartet, um ein endgültiges Ergebnis zu erhalten. Wenn auch dann keine Beeinträchtigung mehr vorliegt, gilt der Stützpunkt als abgeschlossen und der nächste wird untersucht.

Resümee und Ausblick 2023

Der Prozess hin zu einer effektiven und wirtschaftlichen Kreislaufwirtschaft im ÖBB-Konzern ist aktuell im Gange. Im Jahr 2023 werden mehrere Initiativen zur Verbesserung der Kreislaufwirtschaft gesetzt. Einerseits wird dieser Bereich personell besser aufgestellt und andererseits sollen über Kooperationen und Forschungsprojekte neue Methoden angewendet sowie weitere Potentiale identifiziert und gehoben werden. Wesentliche Leitlinie dafür wird die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie sein, die im Dezember 2022 veröffentlicht wurde.

⁷⁰ Betriebliche Länge aufgrund genauerer Berechnungsmöglichkeiten auf Baulänge geändert (betriebliche Länge 2021: 4.871 km; 2022: 4.843 km).

Weitere wesentliche Maßnahmen. Ressourcenmanagement (Auszug)

Kreislaufwirtschaft ÖBB-Immobilien GmbH | Beim Rückbau des Bahnhof Gedersdorf (2022) wurde erstmals die Kreislaufführung von geeigneten Materialien verstärkt berücksichtigt. Eine Evaluierung erfolgt 2023.

e-frachtbrief@ | Umstellung des klassischen Papier-Frachtbrief auf eine digitale Lösung, erspart rund 35 Tonnen Papier.

Keine Rangierzettel mehr bei nationalen Transporten | Die Rail Cargo Group informiert ihre Dienstleister seit August 2022 digital (sofern nicht gesetzlich anders vorgeschrieben) über ladungsbezogene Einschränkungen und spezielle Sendungen. Dies ist einerseits gut für die Umwelt, gleichzeitig wurden so auch die Prozesse effizienter.

Fernaulesbare Wasserzähler | Installation von fernauslesbaren Wasserzählern, um bei der ÖBB-Technischen Services GmbH genauere Daten für die Wasserentnahme zu erhalten.

Sandsilos an ÖBB-Produktions-Stützpunkten | Zur Feinstaubreduzierung, Schutz der Mitarbeiter und Reduktion von Plastik wurden an den Stützpunkten in Innsbruck, Linz und Villach Sandsilos erreicht. Dieses Projekt wird in den nächsten fünf Jahren an allen größeren Standorten fortgesetzt.



G.5. Biodiversität und Artenvielfalt GRI 413-1

Managementansatz

Um ihren Kund:innen österreichweit ein flächendeckendes Bahnangebot bieten zu können, betreiben die ÖBB auf einem Streckennetz mit knapp 5.000 km rd. 10.000 km Bahngleise, die durch und in die Natur führen. Diesem Eingriff steht der Umstand gegenüber, dass Bahnstrecken (mittlerweile) aber auch wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für Pflanzen und Tiere sind. Zudem sind die ÖBB überzeugt, dass ein intakter Lebensraum eine gute Lebensqualität für alle Menschen sichert.

Als Klimaschutzunternehmen wollen die ÖBB auch zur Wahrung der Biologischen Vielfalt im Land beitragen. Negative Auswirkungen auf die Umwelt sollten so gering wie möglich gehalten werden, um natürliche Lebensräume zu erhalten.

Die Berücksichtigung von Natur- und Artenschutz erfolgt bereits bei der Planung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen auf Grundlage der entsprechenden Bundes- und Landesgesetze. Notwendige Eingriffe in Natur und Landschaft werden so umgesetzt, dass möglichst wenige negative Auswirkungen durch Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entstehen. Darüber hinaus unterstützen die ÖBB zahlreiche Natur- und Artenschutzprojekte, die den Erhalt der biologischen Vielfalt fördern. Das Thema „Artenvielfalt und Biodiversität“ ist zudem Inhalt bewusstseinsbildender Trainings und Fortbildungen.

Zielsetzungen

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

Zur Erhöhung der Biodiversität entlang der Strecke wird Wert auf eine spezielle Gestaltung der Bahndämme und Böschungen gelegt. Planung und Bau der Anlagen sind bereits auf die Förderung von verschiedenen Vegetationstypen am Bahndamm abgestimmt, um die Vielfalt der Fauna und Flora weiter zu forcieren. Die Bahnbegleitflächen fungieren aufgrund ihrer extensiven Bewirtschaftung als Rückzugsraum und Migrationskorridor für seltene Tier- und Pflanzenarten sowie als verbindendes Element zwischen verschiedenen Lebensräumen in Österreich. Aber auch Bahntrassen mit ihren vorwiegend naturnahen, nicht intensiv genutzten und extensiv bewirtschafteten Flächen bieten geeignete Lebensräume, Rückzugsgebiete sowie Wanderkorridore für viele Tier- und Insektenarten. Zudem stellen intakte, naturnahe und artenreiche Lebensräume eine Vielzahl an Ökosystemleistungen zur Verfügung und fördern dadurch die Lebensqualität der Menschen.

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

Im Jahr 2022 wurden 8.340 Gleiskilometer auf eine vorhandene Vegetation kontrolliert (vgl. 2021: + 6,3 %) und bei Bedarf mit Pflanzenschutzmitteln behandelt. Zum Einsatz kamen dabei rd. 1,2 t von Wirkstoffen (Flumioxazin, Flazasulfuron, Iodosulfuron, Diflufenican), 4,2 t weniger als im Vorjahr (vgl. 2021: -78 %). Die große Differenz hängt mit dem Glyphosatausstieg zusammen. Die alternativen Pflanzenschutzmittel werden in viel geringeren Aufwandmengen verwendet. Beim Vergleich der tatsächlich behandelten Gleisfläche und der kontrollierten Gleisfläche wird ersichtlich, dass verglichen mit 2021 1% weniger kontrollierte Flächen als im Vorjahr auch tatsächlich behandelt werden mussten. Bei der Interpretation der Kennzahlen gilt es zu bedenken, dass sowohl der Pflanzenwuchs auf der Gleisfläche durch unterschiedliche Umweltfaktoren wie beispielsweise Regen oder Hitze beeinflusst werden. Gleiches gilt auch für den Einsatz von Spritzgeräten.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Menge an eingesetztem Wirkstoff pro Jahr (kg)	5.397	1.168
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer (km)	7.847	8.340
Auf Vegetation kontrollierte Fläche (ha)	5.290	5.642
Tatsächlich behandelte Fläche (ha)	1.710	1.775
Behandelter Anteil der kontrollierten Fläche (%)	32	31

Highlights 2022

Im Zuge der Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG am EU Life – Danube Free Sky, konnten im Jahr 2022 mehr als 22 km Bahnstrecke in für den Vogelschutz hochsensiblen Bereichen mit Isolationskappen ausgerüstet werden. So werden die Vögel vor Stromschlag geschützt.

Nachdem bereits 2021 in zwei Kärntner Gemeinden ein Pilotprojekt zur nachhaltigen und naturbelassenen Grünraumbewirtschaftung umgesetzt wurde, konnte 2022 das Projekt „Blühwiese“ österreichweit ausgerollt werden. Insgesamt wurden rund 13.000 m² Grünflächen im unmittelbaren Bahnhofsbereich zu Natur- und Insektenoasen umfunktioniert. Bei jeder einzelnen Fläche soll das Optimum für die Natur und die Biodiversität erreicht werden. Dafür wurden die verschiedensten Arten von Blühwiesen angesetzt. Mit Erfolg: die Blühwiesen dienen nicht nur als wichtige Nahrungsquelle für unterschiedliche Bienen- und Insektenarten, sondern sind zugleich Lebens- und Rückzugsraum für zahlreiche Vögel und Kleintiere.

Ein weiteres Highlight des Jahres 2022 war der Gewinn des IENE Project Awards bei der Konferenz in Cluj / Rumänien. IENE steht für Infrastructure and ecology network Europe und ist eine Institution, die bereits 1996 vom holländischen Ministerium für Transport, öffentliche Bauvorhaben und Wassermanagement ins Leben gerufen wurde. Sie dient als globale Vernetzungs-, Wissens- und Erfahrungsaustauschplattform für sämtliche Akteure des Transportinfrastruktursektors (Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft, NGOs). Alle zwei Jahre wird eine große, internationale Konferenz organisiert. Beim diesjährigen Event in Cluj konnte die ÖBB-Infrastruktur AG mit der Wildbrücke Aich / Mittlern an der Kärntner Koralmbahn den „project-award“ gewinnen. Die vor Ort errichtete Wildbrücke, besticht durch einen stark reduzierten Materialeinsatz von Bewehrungsstahl (-65%) und Beton (-50%) im Vergleich zu einem konventionellen Rahmentragwerk. Um das zu ermöglichen, kommt weltweit erstmalig eine Freiformschale, mittels pneumatisch aufgeblasener Betonplatten zum Einsatz. Durch den effizienten Materialeinsatz ergibt sich eine Reduktion von Vorläuferemissionen im Ausmaß von 1.300 t CO₂. Diese Konstruktionsmethode wurde in enger Zusammenarbeit mit der TU Wien und der Projektleitung „2“ der Koralmbahn entwickelt und umgesetzt. Bei diesem Projekt wurden somit die Ziele des Naturschutzes und des Klimaschutzes in vorbildlicher Weise verfolgt und diese Innovation einem internationalen Fachpublikum aus aller Welt präsentiert.

Unter aktiver Mitwirkung der ÖBB-Infrastruktur AG konnte 2022 auch das Projekt „Reverse“, welches im Rahmen der Zusammenarbeit im internationalen Dachverband der Eisenbahnen (UIC) betrieben wurde, abgeschlossen werden. Reverse befasste sich mit den negativen, ökologischen Auswirkungen der Bahn auf die Biodiversität und hat dazu zwei Publikationen hervorgebracht. Damit liegen nun erstmals international abgestimmte Leitlinien für Erhalt und Förderung der biologischen Vielfalt im Bahnumfeld vor.

Anlässlich des Weltbienentags hat die Rail Cargo Group innerhalb des gesamten Teilkonzerns 20 Bienen-Pakete – jeweils bestehend aus einem ÖBB Bienenhotel und einem ÖBB Schienenhonig – verlost. Über 80 Mitarbeiter:innen haben sich zum Gewinnspiel angemeldet. Pünktlich zum 20.05.2022 kamen die Preise bei den Mitarbeiter:innen in Österreich, Deutschland, Ungarn, Bulgarien und Italien an.

Ausblick 2023

Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Mit Beginn des Jahres 2022 wurde das angestrebte Ziel der ÖBB-Infrastruktur AG, kein Glyphosat auf Gleisanlagen der ÖBB auszubringen und die Pflanzenschutzmittel mit diesem Wirkstoff durch Alternativen zu ersetzen, erreicht. Es erfolgte eine Umstellung auf alternativ verfügbare Pflanzenschutzmittel. Zusätzlich beteiligt sich die ÖBB-Infrastruktur AG weiterhin intensiv an Forschungsprojekten. So soll zukünftig ein Methodenmix – chemisch, mechanisch, physikalisch (thermisch/elektrisch) – zum Einsatz kommen. Bis weitere Verfahren die Wirksamkeit und die Gleistauglichkeit erreicht haben, bleibt die Behandlung der Gleisanlagen mit Pflanzenschutzmitteln – im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle, zur Kontrolle des Bewuchses im Gleisbereich – allerdings die wichtigste Maßnahme. Die ÖBB-Infrastruktur AG steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden. GRI 304-2

Für 2023 ist die Ausweisung von weiteren Ökowiedinseln im ÖBB Bahnwald geplant. Zudem soll das Volk der Schienenbienen auch 2023 weiterwachsen. Bei der Grünflächenbetreuung rund um Bahnhöfe und Haltestellen wird eine weitere Extensivierung des Grünschnitts forciert, um Rückzugsräume für Insekten zu schaffen und die Flächen besser gegen die extremen Wetterbedingungen des Klimawandels zu rüsten. Im Life-Projekt „Danube Free Sky“ ist 2023 die Sicherung von weiteren 13 km Bahnstrecke mit Vogelschutzmaßnahmen geplant.

Weitere wesentliche Maßnahmen. Biodiversität und Artenvielfalt (Auszug)

Greentracker | ÖBB sind 2022 erstmals 100% glyphosatfrei.

ÖBB Schienenbienen | 2022 wird das im Vorjahr gestartete Projekt, um vier weitere Flächen erweitert.

Handbuch Naturschutzfachkraft | Fachbuch für den Stand der Technik im Bereich Natur und Artenschutz für Baustellen, Betriebsgelände und Infrastruktur.

Streuobst „Wiese“ in Györszemere | Logistics Center Györszemere (Ungarn) der Rail Cargo Group baut 2022 20 Bäume am Standort an.

Schutz von Zauneidechsen | Im täglichen Betrieb wurden in Salzburg am Stützpunkt der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH Zauneidechsen entdeckt, für sie wurde 2022 ein artgerechtes Habitat errichtet.



G.6. Nachhaltige Beschaffung

Managementansatz

Ökonomische und ökologische Kriterien sowie soziale Grundsätze bestimmen die Einkaufsstrategie der ÖBB als Fundament zur Gestaltung der Mobilität von morgen.

Mit dem Beschaffungswesen tragen die ÖBB zu wichtigen strategischen Zielen wie dem Klimaschutz und der Kreislaufwirtschaft bei. Auch die Versorgungssicherheit spielt eine große Rolle, nicht nur heute, sondern auch in Zukunft. Die globalen Krisen der vergangenen Jahre schafften ein herausforderndes Umfeld, das die ÖBB durch innovative Zugänge erfolgreich meistern konnten. Die ÖBB sind einer der wichtigsten Auftraggeber für die heimische Wirtschaft und Industrie. Als verlässlicher Partner sorgen die ÖBB für Stabilität und Planbarkeit.

Für die ÖBB ist Nachhaltigkeit ein integrales Element ihrer Beschaffungsstrategie. Mit einem verstärkten Fokus insbesondere auf ökologische Nachhaltigkeit (Green Procurement) und Versorgungssicherheit im Einkauf, wollen die ÖBB einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen, sicheren Zukunft leisten sowie ihrer Rolle als Vorbild und bedeutsamer Auftraggeber für den Standort Österreich gerecht werden.

Die ÖBB berücksichtigen bei der Beschaffung von Dienstleistungen und Produkten soziale Grundsätze und ökologische Kriterien, die individuell maßgeschneidert und rechtssicher in Ausschreibungsbestandteile einfließen. Die Beurteilung von Angeboten erfolgt dabei vorwiegend nicht nach dem Billigstbieter-, sondern nach dem Bestbieterprinzip. Zusätzlich bietet das TCO-CO₂-Modell die Möglichkeit, nicht nur die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership oder TCO), sondern auch die CO₂-Emissionskosten über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu berücksichtigen.

Darüber hinaus engagiert sich der ÖBB Einkauf in internationalen Bahnbrancheninitiativen wie „Railsponsible“ oder der „European Railways Purchasing Conference (ERPC)“ für eine international einheitliche, qualitativ hochwertige und nachhaltige Beschaffung. GRI 2-6, 2-22, 2-24

Zielsetzungen

- Durch vielschichtige Nachhaltigkeitsmaßnahmen gegenüber Lieferant:innen, wie der Verwendung des TCO CO₂ Modells, des Verhaltenskodexes für Lieferant:innen sowie der Nachhaltigkeitsbewertung setzen die ÖBB wichtige Impulse, um die Lieferant:innen auf ihrem Weg zu mehr Nachhaltigkeit anzustoßen und zu begleiten.
- Die ÖBB wollen zudem mit der Teilnahme an der Initiative Railsponsible und durch den Vorsitz der European Railways Purchasing Conference (ERPC) einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die gesamte Lieferkette der Bahnindustrie nachhaltiger zu gestalten. Durch die entstehende länderübergreifende Einheitlichkeit ergeben sich insbesondere für Klein- und Mittelunternehmen Vorteile, die so leichter auch international zum Zug kommen können.
- Mithilfe von zusätzlichen Ausschreibungskriterien, die spezifische Nachhaltigkeitsthemen abdecken, wollen die ÖBB ihre strategischen Ziele hin zu einer nachhaltigen Zukunft aktiv vorantreiben, wie beispielsweise der Klimaneutralität und Kreislaufwirtschaft.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Bestellvolumen (Mrd. EUR pro Jahr)	3,95	3,95
Kreditoren (Anzahl)	9.100	9.350
Bestellvolumen bei in Österreich ansässigen Auftragnehmern (%) GRI 204-1	90,0	80,5
Auf Nachhaltigkeit beurteiltes Beschaffungsvolumen (%) GRI 414-1	48	53

Highlights 2022

Im Jahr 2022 wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die Kompetenzerweiterung im Bereich der nachhaltigen Beschaffung gelegt. In allen Lead Buyer Organisationen, die sich die Verantwortung für unterschiedliche Warengruppen teilen, wurden Zuständigkeiten für nachhaltige Beschaffung definiert. In regelmäßigen Arbeitsgruppen und Workshops wird gemeinsam Know-how erarbeitet, geteilt und geschärft. Die Ergebnisse werden allen Einkäufer:innen zugänglich gemacht. Die Verantwortlichen für nachhaltige Beschaffung begleiten die Einkäufer:innen bei allen Fragen rund um Nachhaltigkeitsthemen bei Beschaffungsprojekten in Theorie und Praxis.

Der neu entwickelte Leitfaden für nachhaltige Beschaffung legt fest, welche Ausschreibungskriterien als Nachhaltigkeitskriterien gelten. Mit der maßgeschneiderten ÖBB Toolbox wurde zudem eine gesellschaftsübergreifende Möglichkeit geschaffen, juristisch geprüfte Nachhaltigkeitskriterien für unterschiedlichste Warengruppen schnell und einfach zu identifizieren und in Ausschreibungen zu integrieren. In der Ausschreibungsplattform ProVia wurde schließlich die Möglichkeit geschaffen nachzuvollziehen, welche Nachhaltigkeitskriterien in welchen Ausschreibungen angewendet wurden. GRI 2-6, 308-1

Als weitere Maßnahme wurde der im vergangenen Jahr eingeführte Verhaltenskodex für Lieferant:innen auf alle im Beschaffungssystem ProVia enthaltenen Beschaffungen angewendet. Der Kodex muss von den Lieferant:innen vor der Zusammenarbeit akzeptiert werden. Im Jahre 2022 konnte das Beschaffungsvolumen, das einer unabhängigen CSR-Bewertung unterzogen wurde, von 48% auf 53% weiter gesteigert werden. Zusätzlich führen die Gesellschaften der ÖBB risikobasierte Lieferantenaudits durch, die kontinuierlich weiterentwickelt und an neue Anforderungen angepasst werden. Seit 2021 gibt es außerdem die Möglichkeit, sich über einen ÖBB-eigenen Fragebogen einstuft zu lassen. Diese kostenlose Option zielt insbesondere auf Klein- und Mittelunternehmen ab.

Ausblick 2023

Im Jahr 2023 sollen Pläne zur Forcierung der Kreislaufwirtschaft fertiggestellt werden. Im Zuge dessen wird in den kommenden Jahren auch eine genauere Analyse der Wertschöpfungskette angestrebt. Auch sollen wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Klimaneutralität erreicht werden. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt dahingehend ist die kontinuierliche Erweiterung der Datengrundlage. Für das kommende Jahr werden außerdem innovative Beschaffungsvorhaben geplant, die als Leuchtturmprojekte für Kreislaufwirtschaft und Klimaneutralität dienen. Intensiviert wird zusätzlich das Thema „Audits“. Hierbei spielt u. a. der internationale Austausch mit anderen Unternehmen in internationalen Initiativen eine große Rolle. Ein Highlight für 2023 wird zudem die Beschaffungskonferenz für eine nachhaltige Zu(g)kunft der ÖBB sein. Rd. 400 Teilnehmer:innen werden sich einen Tag lang den Themen „Nachhaltigkeit“ und „Versorgungssicherheit im Einkauf“ widmen. GRI 2-6

Weitere wesentliche Maßnahmen. Nachhaltige Beschaffung (Auszug)

Leitfaden nachhaltige Beschaffung | Entwicklung des Leitfadens für nachhaltige Beschaffung. Dieser legt die zu verwendenden Nachhaltigkeitskriterien bei Beschaffungsprozessen fest.

ÖBB Toolbox | Entwicklung der maßgeschneiderten ÖBB Toolbox mit juristisch geprüften Nachhaltigkeitskriterien.

Datenerfassung erweitern | Ausweitung der technischen Möglichkeiten, um den Einsatz von Nachhaltigkeitskriterien nachzuvollziehen.

Steuerung Nachhaltige Beschaffung | Ernennung von Ansprechpersonen zum Thema nachhaltige Beschaffung in allen Lead Buyer Organisationen; gesellschaftsübergreifender Erfahrungsaustausch und Workshops zu Themen wie Ausweitung der Datenbasis für nachhaltige Beschaffung; Begleitung von Einkäufer:innen bei der Wahl von passgenauen Nachhaltigkeitskriterien für Ausschreibungen in der Praxis.

TCO CO₂ | Ausweitung des Einsatzes des TCO CO₂-Modells und Schulung der Mitarbeiter:innen in der Anwendung

Railponsible | Mitarbeit in diversen Arbeitsgruppen z.B. Dekarbonisierung der Lieferkette, Supply Chain Due Diligence, etc.

European Railways Purchasing Conference (ERPC) | Vorsitz und Organisation von Arbeitsgruppen, beispielsweise zum Thema Nachhaltige Beschaffung.



G.7. Innovation und Technologie

Managementansatz

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

Die ÖBB unterscheiden grundsätzlich zwischen Asset- / Technologieinnovationen sowie Produkt- / Serviceinnovationen. Asset- / Technologieinnovationen zielen auf die Optimierung des Bahnsystems auf der technisch-betrieblichen Ebenen ab. Produkt- / Serviceinnovationen sollen den Kund:innennutzen erhöhen und neue Kund:innen und Märkte ansprechen.

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen mithilfe innovativer und digitaler Technologien die Kapazität, Qualität und Produktivität des Systems Eisenbahn erhöhen, dadurch eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn steigern.
- Die ÖBB wollen mit Innovationen die Kund:innenzufriedenheit erhöhen, neue Kund:innen ansprechen und Kosteneinsparungen sowie Umsatzsteigerungen erzielen.
- Die ÖBB wollen durch regelmäßiges Marktmonitoring relevante Innovationsoptionen identifizieren und diese mithilfe strukturierter Validierung prüfen und priorisieren.
- Die ÖBB wollen nicht nur innovative Produkte und Service, sondern auch neue Geschäftsmodelle entwickeln. Im Fokus stehen dabei die Bedürfnisse der Nutzer:innen sowie die Zusammenarbeit mit Start-ups.
- Die ÖBB wollen erfolgreiche Innovationsprojekte noch stärker nach außen kommunizieren und das Netzwerk „Community creates Mobility“ weiter institutionalisieren und ausbauen.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Assetinnovationen		
Aktuell laufende Forschungsprojekte (Anzahl)	112	64 ^{*)}
Projektvolumen ÖBB (Mio. EUR) ^{*)}	25,0	29,4 ^{*)}
Gesamtprojektvolumen (Mio. EUR) ^{****)}	-	106,0 ^{*)}
Projektpartner aus Forschung (Anzahl)	-	32 ^{*)}
Projektpartner aus Industrie (Anzahl)	-	38 ^{*)}
Projektpartner KMU's (Anzahl)	-	68 ^{*)}
Serviceinnovationen		
Über interne Plattformen eingereichte Ideen (Anzahl)	1.445	1.410

^{*)} Für eine verbesserte Übersicht über die FTI-Tätigkeiten des ÖBB-Konzerns wurde Ende 2022 ein FT-I Tool geschaffen, welches einen Überblick über die FTI-Projekte des ÖBB-Konzerns schafft. Aufgrund der Neuartigkeit des Tools kann es vereinzelt noch zu Datenungenauigkeiten kommen.

^{**)} Projektvolumen ÖBB umfasst die gesamten ÖBB-Aufwände inkl. Förderungen.

^{****)} Gesamtprojektvolumen umfasst die gesamten Aufwände inkl. Förderungen aller Projektpartner; exkl. ÖBB-Beteiligung ER JU.

Assetinnovationen

Highlights 2022 und Ausblick 2023

Das Jahr 2022 stand ganz im Zeichen des Europe's Rail Joint Undertakings (ER JU). Das Programm, wurde 2021 von 25 Partnern von der Europäischen Union gemeinsam mit Bahnen, Industrie und F&E-Einrichtungen gegründet. Es ist eine institutionalisierte Partnerschaft im neuen EU-Forschungsrahmenprogramm „Horizon Europe“ und verfolgt einen ergebnisorientierten und systemischen Innovationsfokus für den Bahnsektor in Europa. Das Programm läuft über insgesamt acht Jahre und verfügt über ein Gesamtbudget von rd. 1,2 Mrd. EUR. Der ÖBB-Konzern hat sich zu einer Teilnahme als Gründungsmitglied an Europe's Rail Joint Undertaking entschlossen, da dies die Chance bietet technologische Schwerpunktsetzungen des Systems Bahn in Europa, mitzugestalten und somit einen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn zu leisten. Die Initiative soll zu einer Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität führen. Da sehr viele Verkehre grenzüberschreitend laufen ist die gemeinsame Weiterentwicklung des europäischen Bahnsystems zusammen mit den europäischen Partnern erforderlich. Hauptziel der Teilnahme an den Projekten des ER JU ist es, in wesentlichen Bereichen des Systems Bahn umsetzungsnahe F&E-Projekte zu realisieren, die einen signifikanten Beitrag zur Automatisierung und Digitalisierung liefern.

Auf nationaler Ebene hat die abschließende Projektphase des Projektes Towards Automated Railway Operations (TARO) begonnen. Hauptziel des Projektes TARO ist es, in verschiedenen Bereichen des Systems Bahn F&E-Projekte zu realisieren, die einen wesentlichen Beitrag zur Automatisierung und Digitalisierung des Systems Bahn leisten. In insgesamt drei Themenfelder werden bis zum Projektende 2023 konkrete Ergebnisse in den Bereichen Digital Twin Fahrzeug, Digital Twin Infrastruktur, Tests der Digitalen Automatischen Kupplung, optimierter Verschub und optimierte Leerwagendisposition sowie Regionalbahn erwartet. Ziel ist es, dass die Ergebnisse sukzessive in den Betrieb integriert werden sowie teilweise im ER JU weiterentwickelt werden.

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) – Die Revolution im Schienengüterverkehr

Im Rahmen von Europe's Rail Joint Undertaking wird seit Mitte 2022 die DAK-Technologie sowie zugehörige DAK-Applikationen im Projekt TRANS4M-R weiterentwickelt. Ziel ist es bis 2025 durch großvolumige Demonstratoren die Zuverlässigkeit und Performance der Technologie, die positive Wirkung auf die Betriebsprozesse sowie die Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeit nachzuweisen und damit die Grundlage für den Start der Umrüstung in Europa zu schaffen. Weitere Schwerpunkte des Projektes TRANS4M-R sind ist die Automatisierung des Verschubs sowie „seamless freight“. Im Bereich „seamless freight“ soll ein wesentlicher Beitrag Steigerung der Zuverlässigkeit des transeuropäischen Schienengüterverkehrs – dazu gehören unter anderem die Standardisierung von Zuglaufcheckpoints sowie die Optimierung des Betriebs von Verschubbahnhöfen – geleistet werden. Insgesamt sind an dem Projekt, welches über ein Volumen von rd. 100,0 Mio. EUR verfügt und bis 2026 läuft mehr als 71 europäische Partner beteiligt.

Das Projekt TRANS4M-R baut u. a. auf den Ergebnissen des Projektes DAC4EU, welches noch bis 2024 läuft. Im Rahmen des europäischen Forschungsprojektes DAC4EU (gefördert vom deutschen Ministerium für Bundesministerium für Digitales und Verkehr), an welchem unter anderem die Güterbahnen DB Cargo, SBB-Cargo sowie Rail Cargo Austria sowie Wagenhalter teilnehmen wurde der Einsatz der DAK anhand eines Demonstratorzugs in Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Österreich, Polen, Schweiz und Tschechien getestet. Bei den Tests in Österreich lag der Schwerpunkt auf den Einsatz unter realen winterlichen Bedingungen sowie die topografischen Herausforderungen im alpinen Raum.

Da für eine erfolgreiche Implementierung der DAK im europäischen Schienengüterverkehr eine offene und effiziente Zusammenarbeit notwendig ist, werden die Projekte TRANS4M-R und DAC4EU sowie andere DAK-Initiativen unter dem Dach des European DAC Delivery Programme (EDDP) zusammengefasst. Das EDDP legt aktuell den Fokus auf den Migrations- / Deployment-Plan und bildet somit die offene Plattform, um eine erfolgreiche DAK-Migration zu ermöglichen.

Ausblick 2023

Im Bereich der Asset- und Technologieinnovationen wird das Jahr 2023 bei der ÖBB ganz unter dem Zeichen von Europe's Rail Joint Undertaking stehen. Denn im Rahmen der ersten Ausschreibung dieses europäischen Programms erhielten alle sechs mit ÖBB-Beteiligung eingereichten Projekte eine positive Förderzusage. Die Schwerpunkte dieser sechs Projekte umfassen u. a. digitale Lösungen zur Umsetzung eines europaweit einheitlichen Traffic Management System, digitaler und automatisierter Bahnbetrieb, integrierte Asset-Lösungen für verbesserte Instandhaltung, nachhaltige und grüne Lösungen für Schienenfahrzeuge, Demonstratorprojekte zur Testung der digitalen automatischen Kupplung, Umsetzungsprojekte für europaweit vereinfachten, grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sowie die Entwicklung von kostengünstigen Infrastrukturlösungen für Regionalbahnen.

Die Schwerpunkte der ÖBB-Beteiligung in diesen Projekten liegen dabei in den Bereichen Weiterentwicklung der digitalen Automatische Kupplung, Pilotprojekte im Bereich seamless cross-border Betrieb für den Schienengüterverkehr und automatisierter Bahnbetrieb. Ebenso im Fokus stehen der automatisierte Vershub, die Simulationen im Digitalen Zwilling, standardisierte Zuglaufcheckpointlösungen, die additive Fertigung für Schienenfahrzeuge, die Luftqualität in Personenwagen aber auch kostengünstige Lösungen für Regionalbahnen. In diesen insgesamt sechs großvolumigen Flagship Projekten idHv rd. 552,0 Mio. EUR (davon rd. 232,0 Mio. EUR Co-Finanzierung durch die Europäische Union) des ER JU werden erste Ergebnisse bereits 2023 erwartet.

Serviceinnovationen

Highlights 2022 und Ausblick 2023

Im Innovationsjahr 2022 brachten ÖBB Mitarbeiter:innen 1.410 Ideen in die Ideenwerkstatt ein. 2023 wird die Ideenwerkstatt weiterentwickelt, um ÖBB Kolleg:innen in der Umsetzung ihrer Ideen zu fördern. Darüber hinaus identifizierte das Open-Innovation-Team zahlreiche Innovationsoptionen und unterstützte Fachbereiche punktuell bei strategisch wichtigen Themen (z.B. Inklusion, Logistik oder Verpflegung am Bahnhof) oder über das gesamte Jahr im konzernweiten Innovationsprogramm (Regionalbahn, Reisen mit Gepäck).

Zum Thema „Nachhaltige Mobilität der Zukunft“ fanden zahlreiche Onlineevents und Netzwerktreffen der „Community creates Mobility“ statt wie z. B. zu den Themen Stadtstraße oder nachhaltiger Urlaub. Für interne und externe Innovator:innen wurde mit der Open Innovation Factory eine neue Räumlichkeit zum Austausch geschaffen, die im Frühjahr 2023 eröffnet wird. Sie wird zum Treffpunkt und Arbeitsplatz einer aktiven und diversen Community rund um die Mobilität der Zukunft und für nachhaltige Mobilität. Außerdem sind für Sommer 2023 die ersten ÖBB-Innovation Days unter dem Namen „Plattform Tomorrow“ geplant, mit dem Ziel die Innovationskraft der ÖBB für Interne und Externe sichtbar zu machen

Im Frühjahr 2023 wird die konzernweite Innovationsstrategie veröffentlicht, die mit ihren Innovationsuchfeldern Leitlinien für die Innovationsarbeit geben wird. Ebenfalls wird das Innovationsportfolio ausgebaut, indem der Fokus von Service- und Produktinnovation um Geschäftsmodellinnovation erweitert wird.

Innovationsprogramm unter dem Motto der Kundenzufriedenheit bei Bahnreisen

Das Innovationsprogramm feierte im Jahr 2022 seinen fünften Geburtstag. Dies nahm das Team zum Anlass das Format zu überarbeiten und an die Bedürfnisse der Nutzer:innen anzupassen. Das Programm stand im Jahr 2022 ganz unter dem Motto die Kundenzufriedenheit der Bahnreisenden zu verbessern. Hierzu wurden drei konkrete Projekte gestartet, die sich um die Themen Kund:innenservice (KI- gestützte E-Mail-Klassifizierung im Kund:innenservice), Kund:inneninfo (Kund:inneninformation am Bahnhof) und der ÖBB-Kund:innenwelt (Customer-Relationship-Management mit Hilfe eines Kund:innenkontos) drehen.

Postbus Shuttle

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

Nach intensiver Vorbereitungszeit konnten 2021 die ersten Piloten des Postbus Shuttles erfolgreich in Betrieb gehen. Das Interesse und das Bedürfnis der Menschen an On-Demand-Mobilität sind enorm. Das Postbus Shuttle nahm am 1. Dezember 2021 mit der Mobilregion Mödling in einem der größten On-Demand-Gebiete Europas seinen nächsten Betrieb auf. War der Postbusshuttle 2021 in 30 Gemeinden etabliert, konnte 2022 das Angebot in 10 weiteren Gemeinden ausgeweitet werden. Der Postbusshuttle ist unter anderem in Kärnten (Techelsberg am Wörthersee und Ossiacher See) und Oberösterreich (Zukunftsraum Donau Gusen, Donau-Ameisberg) in Betrieb. Weitere Projekte und die Ausweitung des bestehenden Angebots sind bereits in Planung.

Weitere wesentliche Maßnahmen. Innovation und Technologie (Auszug)

Rail4Future | Entwicklung von Simulationsmodellen für automatisierten Betrieb sowie Verbesserung der Instandhaltung durch Predictive Maintenance für Infrastruktur.

H2Railtube | Entwicklung eines für den kombinierten Verkehr geeigneten Containers für Wasserstofftransport unter besonderer Berücksichtigung der Logistikkette.

AM4Rail | Im Projekt AM4Rail wird der konkrete Anwendungsbereich von additiver Fertigung für Schienenfahrzeugbereich weiterentwickelt.

MIKE, der digitale Assistent für den Güterverkehr | Digitale Lösungen zur effizienteren und transparenteren Abwicklung von Schienengüterverkehren durch entsprechendes Tracking, Ordering und Capacity Planning Funktionen.

Vipes | Durch maschinelles Lernen soll ein Verfahren entwickelt werden, dass effiziente und gleichzeitig robuste Einsatzpläne für Triebfahrzeugführer:innen sowie Fahrzeuge ermöglicht.

Postbus Lenkercockpit | Das digitale Lenkercockpit bietet digitale Services, die den gesamten Busbetrieb – vom Ticketverkauf bis hin zur Einsatzplanung effizienter machen.

„Community creates Mobility (CcM)“ | In dieser offenen Community treffen sich Mobilitätsinteressierte aus ganz Österreich zum Austausch und entwickeln gemeinsamer nachhaltiger (Mobilitäts-)Lösungen.



G.8. Sustainable Finance

Managementansatz

Bereits in der 2015 von den Mitgliedsstaaten der UNO verabschiedeten „Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ wurden 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs) definiert. Zur Umsetzung dieses globalen Plans wurde auch dem Finanzmarkt eine entscheidende Rolle zugesprochen. Daraus ableitend sorgen Regularien dafür, dass die Erfüllung von Nachhaltigkeit zu einem Schlüsselfaktor für Investitionen und den dafür notwendigen Kapitalströmen wird. Solche Regularien sind die 2019 von weltweit führenden Geldinstituten beschlossenen „Principles of Responsible Banking“ oder die 2020 auf den Weg gebrachte und seit Jänner 2022 rechtlich bindende EU-Taxonomie. Ziel ist, durch die Entwicklung von klaren Kriterien auf EU-Ebene klarzustellen, welche Investitionen und Kapitalströme als „nachhaltig“ beziehungsweise „grün“ klassifiziert werden können. Gleichzeitig soll damit auch der Vermarktung von „grünen“ Anlageprodukten, die weder Umwelt- oder Nachhaltigkeitsstandards entsprechen („Greenwashing“), entgegengewirkt werden. Die dabei relevanten Taxonomie-Kennzahlen sind: CapEx, OpEx und Umsatz. Aus der Finanzierungssicht bekommt CapEx dabei eine besonders wichtige Stellung. Ein weiteres vom Finanzmarkt anerkanntes Qualitätsmerkmal für die Nachhaltigkeit eines Unternehmens ist ein ESG-Rating. Dafür werden Kriterien aus den Bereichen Environment (Umwelt), Social (Soziales) und Governance (Unternehmensführung) herangezogen.

Die ÖBB bekennen sich zu einer nachhaltigen Ausrichtung ihres unternehmerischen Handelns. Mit der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie werden dabei alle drei Säulen (Ökologie, Ökonomie und Soziales) in ein ausgeglichenes Verhältnis gebracht. Dementsprechend hat der Bausteine „Sustainable Finance“ einen wichtigen Stellenwert. Das lässt sich darauf zurückführen, dass die Nachhaltigkeitsperformance der am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften sehr eng mit einer nachhaltigen Absicherung des jeweiligen wirtschaftlichen Unternehmenserfolgs verbunden ist. Grund dafür ist nicht zuletzt eine zunehmende Kapitalintensivierung von ökologischen Effekten sowie die Verbindung von Nachhaltigkeitsstandards mit Finanzierungsformen.

Zielsetzungen

- Einholen von unabhängigen Bewertungen der Nachhaltigkeitsperformance (ESG-Ratings) für die am Kapitalmarkt auftretenden Konzerngesellschaften.
- Die am Kapitalmarkt operierenden und mit einem ESG-Rating ausgestatteten Konzerngesellschaften werden nach Möglichkeit bis ins Jahr 2025 einen überwiegenden Teil ihrer Finanzierungslogik auf das Thema „Nachhaltigkeit“ ausrichten und ihre Finanzierung über Sustainable Finance Produkte sicherstellen (sustainable / behaviour-linked (general corporate purpose) sowie für grüne / soziale Finanzinstrumente (use of proceeds)).
- Umsetzung eines Sustainable Finance Frameworks mit dem Ziel die Nachhaltigkeitskomponenten mit den relevanten Finanzierungsinstrumenten der Konzerngesellschaften zu verbinden, um damit nachhaltig die Transparenz gegenüber Investoren, Banken und anderen Stakeholdern betreffend Glaubwürdigkeit der nachhaltigen Finanzierungen der Konzerngesellschaften zu stärken.

Stoßrichtungen

Im Hinblick auf regelmäßige ESG-Ratings für die am Kapitalmarkt operierenden Gesellschaften ist es notwendig, einen jährlich revolvierenden Ratingcheck durch zumindest eine Ratingagentur sicherzustellen – in Abstimmung zwischen Konzernfinanzen, zusätzlich beteiligten Fachbereichen der ÖBB Holding AG und den jeweiligen Gesellschaften.

Der Bereich Konzernfinanzen steuert nachhaltige Finanzierungsformen der am Kapitalmarkt auftretenden und mit einem Nachhaltigkeitsrating ausgestatteten Konzerngesellschaften. Werden für eine etwaige Finanzierung speziell erforderliche Parameter (z. B. Informationen zur Nachhaltigkeits- beziehungsweise ESG-Performance, zu speziellen Ausrichtungen und Zielen der betreffenden Gesellschaften) notwendig, so werden diese von den jeweiligen Konzerngesellschaften in Abstimmung mit den betroffenen Fachbereichen der ÖBB-Holding AG erarbeitet und berichtet. Die Beachtung und Einhaltung grundsätzlich konzernweit geltender Strategien, Policies oder Standards ist dabei wesentlich.

Für die Umsetzung nachhaltiger Finanzierungsformen wird es notwendig sein, alle dafür in Frage kommenden Finanzierungspartner:innen (Counterparties im weiteren Sinne) zukünftig im Einklang mit einer nachhaltigen Ausrichtung der jeweiligen Geschäftsmodelle der Gesellschaften festzulegen.

Corporate Rating	2021	2022
ESG Rating ÖBB-Personenverkehr AG (von 100 Punkten) ¹⁾	78	82
ESG Rating Österreichische Postbus Aktiengesellschaft (von 100 Punkten) ¹⁾	77	81
ESG Rating Rail Cargo Group (von 100 Punkten) ¹⁾	77	79
ESG Rating ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (von 100 Punkten) ¹⁾	82	85
ESG Rating ÖBB-Produktion GmbH (von 100 Punkten) ¹⁾	80	83
ESG Rating ISS-oekom ÖBB-Infrastruktur AG (von A+ Rating) ²⁾	B- (2020)	-

¹⁾ solicited Rating = angefordertes Rating

²⁾ non-solicited Rating = nicht angefordertes Rating

Highlights 2022

Das im Jahr 2021 erstmalig aufgesetzte Rating für die am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften, wurden mit Mitte des Jahres 2022 einem Ratingcheck unterzogen. Alle Gesellschaften haben sich verbessert und sind weiterhin mit der Note „sehr gut“ bewertet.

Erstmalige Platzierung eines ESG gelinkten Schuldscheinanlehens für die ÖBB-Personenverkehr AG wurde 2022 erfolgreich umgesetzt. Mit Ende Q2 konnte für die Gesellschaft eine Kapitalmarkttransaktion mit einem Volumen von rd. 550,0 Mio. EUR platziert werden.

Zusätzlich konnte 2022 ein Green Loan für die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft umgesetzt werden. Dabei konnte für die Anschaffung von elf E-Bussen erstmalig eine Use of Proceeds Finanzierung abgeschlossen werden.

Resümee 2022 und Ausblick 2023

Nach der erfolgreichen Umsetzung der Rating Logiken für die relevanten ÖBB Gesellschaften im Jahr 2021 konnte im aktuellen Geschäftsjahr erstmalig der Ratingprozess evaluiert und eine Verbesserung in und für alle Gesellschaften erzielt werden. Darüber hinaus konnten die weiterhin ambitionierten Ziele in der Ratingentwicklung im Jahr 2022 als Basis für die größte Kapitalmarkttransaktion für die ÖBB-Personenverkehr AG in Form einer Platzierung eines 550,0 Mio. EUR ESG linked Schuldscheinanlehens verwendet werden.

Im Jahr 2023 soll der Fortsetzung des jährlich revolvingierenden Ratingprozesses für die Einholung der ESG Ratings, für die bereits einem Rating unterzogenen Gesellschaften fortgesetzt werden. Darüber hinaus wird 2023 die erstmalige Implementierung eines ESG Ratings für die Rail Equipment GmbH & CO KG angestrebt. Auch die partielle Anwendung von Sustainable Finance Produkten für die mit einem ESG-Rating ausgestatteten Konzerngesellschaften soll weiterforciert werden.

Mit der finalen Konzeptionierung eines Sustainable Finance Frameworks im Geschäftsjahr 2023 schaffen die ÖBB als Konzern ein Dokument, welches die Nachhaltigkeitsparameter in die vom Konzern verwendeten Finanzierungsformen integriert. Es soll für die am Kapitalmarkt aktiven und mit einem ESG-Rating ausgestatteten und noch auszustattenden Gesellschaften der ÖBB gelten. Transparenz und Offenheit betreffend Sustainable Finance Produkten helfen die Glaubwürdigkeit dieser gegenüber den relevanten Kapitalgebern nachhaltig zu stärken.

Zusätzlich dazu soll auch 2023 die grundsätzliche Strategie betreffend zukünftiger Finanzierungspartner im Hinblick auf deren jeweiligen Umgang zum Thema Nachhaltigkeit, um Standards in der weiteren Zusammenarbeit mit allen Partnern am Finanzmarkt festzumachen, weiterentwickelt werden.

Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB-Konzern

Offenlegung gemäß Artikel 8 EU-Taxonomie-Verordnung

Für einen wirksamen Wandel in Richtung Nachhaltigkeit braucht es hohe Investitionen. Die OECD schätzt, dass weltweit jährlich rd. 6,4 Billionen EUR⁷¹ nötig wären, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Das können die Staaten nicht alleine finanzieren, es braucht zusätzlich private Investitionen. Aus diesen Erkenntnissen heraus ist der EU-Aktionsplan mit zehn Maßnahmen entstanden, um privates Kapital für nachhaltige Aktivitäten zu mobilisieren. Unter diese Maßnahmen fällt auch die Einführung eines Klassifikationssystems für ökologisch nachhaltige Geschäftstätigkeiten – die sogenannte EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Taxonomie-VO). Dadurch soll eine Lenkung von Kapitalströmen in ökologisch nachhaltige Investitionen und Aktivitäten gefördert sowie Greenwashing vermieden werden. Die EU-Taxonomie-VO ist also ein Transparenzinstrument für Investor:innen und Unternehmen. So werden Anleger:innen bei Investitionen in Projekte und Wirtschaftstätigkeiten, die sich deutlich positiv auf Klima und Umwelt auswirken, künftig von einer einheitlichen Grundlage ausgehen können.

Im Juli 2020 wurde die EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) veröffentlicht. Laut dieser sind Wirtschaftsaktivitäten ökologisch nachhaltig, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von mindestens einem Umweltziel leisten und dabei kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigen und die Mindestschutzkriterien einhalten. Die EU-Taxonomie-VO enthält insgesamt sechs Umweltziele (Artikel 9 EU-Taxonomie-VO) – Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme, wovon bisher die ersten beiden Umweltziele anwendbar sind.

Für das erste Berichtsjahr 2021 kam die Verordnung europaweit für die betroffenen Unternehmen in einer vereinfachten Umsetzung (Erleichterungsbestimmung) zur Anwendung. Die betroffenen nicht-finanziellen Unternehmen mussten im ersten Jahr der Berichterstattung nur eine Evaluierung der Taxonomiefähigkeit (Artikel 8 EU-Taxonomie-VO) ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten auf Basis der ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) durchführen und die auf die taxonomiefähigen und nicht-taxonomiefähigen Aktivitäten entfallenden Anteile der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx veröffentlichen. Ab dem Geschäftsjahr 2022 sind zudem die Anteile von taxonomiekonformen bzw. nicht-taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten in Form von Leistungskennzahlen offenzulegen. Aus diesem Grund werden Vergleichszahlen des vergangenen Geschäftsjahres nur für taxonomiefähige bzw. nicht-taxonomiefähige wirtschaftliche Aktivitäten angegeben. Diese KPIs wurden im Abschlussjahr 2022 mit derselben Methodik wie im Vorjahr ermittelt.

Der ÖBB-Konzern ist ein nachhaltig, klima- und umweltfreundlich agierender Konzern. Aus diesem Grund will der ÖBB-Konzern die Chancen der EU-Taxonomie-VO nutzen und damit in der Lage sein, zukünftig nachhaltige Finanzierungsformen umsetzen zu können. Obwohl im ÖBB-Konzern derzeit nur die ÖBB-Infrastruktur AG ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet ist, die ersten aus der EU-Taxonomie-VO entstandenen Bestimmungen zu erfüllen, erfolgt in diesem Bericht wie bereits im Vorjahr eine freiwillige Bewertung aus Konzernsicht von der Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG und ihren vollkonsolidierten Töchtern. Hinweis: Die ÖBB-Infrastruktur AG berichtet über ihre Verpflichtungen aus der EU-Taxonomie-VO im Rahmen einer nichtfinanziellen Erklärung, die Teil des Konzernlageberichts des ÖBB-Infrastruktur-Konzernabschlusses ist.

⁷¹ Quelle: <https://www.klimaaktiv.at/bauen-sanieren/gebauedeklaration/eu-taxonomie-immobilien-klimaaktiv-gebauedebewertung.html>.

Vorgehensweise zur Eruiierung taxonomiefähiger & taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Konzern

Nach Veröffentlichung der EU-Taxonomie-VO wurde ein Projektteam gebildet, das sich mit der EU-Taxonomie und ihren Auswirkungen befasst. Aufgrund der sich derzeit noch entwickelnden Rechtslage können sich zukünftig noch Änderungen hinsichtlich der Einstufungen / Bewertungen und Offenlegung ergeben.

Zur Ermittlung der relevanten Finanzkennzahlen wurde eine Liste der „taxonomiefähigen“ Wirtschaftsaktivitäten des ÖBB-Konzerns erstellt, welche jährlich evaluiert und gegebenenfalls aktualisiert wird. Der 360-Grad-Screening-Prozess zur Evaluierung gliedert sich dabei in folgende Schritte:

- Screening der NACE-Codes nach den Kriterien „zutreffend“, „vielleicht“, und „nicht zutreffend“ eingeteilt.
- Vergleich der NACE-Codes mit jenen der jeweiligen Wirtschaftsaktivitäten je Gesellschaft im „EU Taxonomy Compass“ der Europäischen Kommission.
- Durchführung einer „Betroffenheitsanalyse“ auf Basis der Prozesse und Geschäftsaktivitäten im ÖBB-Konzern.
- In Abstimmungsterminen mit Fachexpert:innen wurden dabei die unklaren bzw. nicht eindeutigen Wirtschaftstätigkeiten „Vielleicht-Kriterium“ näher betrachtet.
- Überprüfung der Kennzahlen auf relevante Wirtschaftsaktivitäten. Die analysierten Finanzkennzahlen stehen im Einklang mit den Konsolidierungsgrundsätzen, die für die Finanzberichterstattung des Konzerns nach den anwendbaren Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) gelten.
- Auf Basis dieser Liste mit relevanten Wirtschaftsaktivitäten wurde das bestehende Reportingsystem um eine Eingabemaske mit dem Rahmenwerk zuordenbaren Einzelmaßnahmen ergänzt, um eine entsprechende standardisierte Datenerhebung zu ermöglichen.
- Erhebung des wesentlichen Beitrags zu einem der beiden veröffentlichten Umweltziele und Sicherstellung der Einhaltung der technischen Bewertungskriterien sowie der „Do No Significant Harm“-Kriterien (DNSH-Kriterien) durch Fachexpert:innen der Tochtergesellschaften. Im Zuge der Analyse erfolgt weiters die Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse. Dazu wurden physische Klimarisiken, die für einige Wirtschaftsaktivitäten wesentlich sind, einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unterzogen. Anschließend folgte eine Bewertung bereits vorhandener Anpassungsmaßnahmen und ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren. In einem letzten Schritt wurden die geforderten Mindestschutzstandards für den ÖBB-Konzern erhoben.

Mit der Überschneidung der Ergebnisse der technischen Bewertungskriterien und der Erfüllung der DNSH-Kriterien sowie dem positiven Abschluss der Analyse der Mindestschutz-Standards ergibt sich das unten dargestellte Ergebnis für die Taxonomiekonformität des ÖBB-Konzerns. Wie in den Tabellen ersichtlich, sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten auch taxonomiekonform, da in gewissen Bereichen die technischen Bewertungskriterien bzw. die DNSH-Kriterien nicht eingehalten werden.

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Konzern

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB-Konzerns sind auf Grund der sehr breiten Struktur aktuell 15 der in der EU-Taxonomie-VO derzeit angeführten Wirtschaftsaktivitäten für das Umweltziel „Klimaschutz“ relevant und damit taxonomiefähig.

Aus heutiger Sicht wurden folgende taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
3.3.	Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	Leistungen im Bereich Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, Weiterentwicklung von Schienenfahrzeugen im In- und Ausland, modulare Wartung (Light beziehungsweise Heavy Maintenance von Schienenfahrzeugen in Teilschritten / Wartungsmodulen), Serviceleistungen entlang der wichtigsten Eisenbahnkorridore, Materialmanagement und mobile Wartung
4.1.	Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von FV-Anlagen
4.3.	Stromerzeugung aus Windkraft	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von Windkraftanlagen
4.5.	Stromerzeugung aus Wasserkraft	Betrieb und die Vermarktung der Erzeugung der Wasserkraftwerke
4.9.	Übertragung und Verteilung von Elektrizität	Transport von Bahnstrom vom Anschluss an 50Hz-Netz bzw. Kraftwerk bis zum Endverbraucher (Triebfahrzeug)
4.10.	Speicherung von Strom	Bau und Betrieb von Pumpspeicherkraftwerken
4.15.	Fernwärme-/Fernkälteverteilung	Verteilung von Fernwärme-/kälte und Betrieb von zugehörigen Netzen (Hauptversorgung) vom öffentlichen Anschluss zum Verbraucher
6.1.	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung von Personenverkehrsleistungen

6.2.	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Bahntransporte mit speditionellen Zusatzleistungen durch ein umweltverträgliches Transport- und Logistiksystem in 18 europäischen Ländern durch Eigen- und Fremdraktion
6.3.	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung von Personenverkehrsleistungen
6.5.	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen	Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen (Rail & Drive, Car:pool)
6.14.	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
7.2.	Renovierung bestehender Gebäude	Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
7.3.	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
7.7.	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien

Im Zuge der im Geschäftsjahr 2021 durchgeführten Betroffenheitsanalyse wurden seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die Investitionsaufwendungen für die Entwicklung von Bauprojekten für Wohn- und Nichtwohngebäude als taxonomiefähige Wirtschaftsaktivität identifiziert und der Wirtschaftsaktivität 7.1 „Neubau“ zugeordnet. Aufgrund der im Februar und Dezember 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten FAQs zur EU-Taxonomie-Verordnung und den darin enthaltenen Klarstellungen und Erläuterungen hinsichtlich der Zuordnung zu Wirtschaftsaktivitäten, werden Investitionsausgaben in Gebäude, die nach dem 31.12.2020 gebaut wurden, ab dem Geschäftsjahr 2022 unter der Wirtschaftsaktivität 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ ausgewiesen.

Des Weiteren wurde im Vergleich zum Vorjahr die Tätigkeit der ÖBB-Produktion GmbH von der Wirtschaftsaktivität 6.14. „Schieneninfrastruktur“ zu den Aktivitäten 6.1. „Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr“, 6.2. „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ und 6.3. „Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ umgeordnet. Die geänderte Zuordnung der Kennzahlen zu den Wirtschaftsaktivitäten führt zu keiner Auswirkung auf die Taxonomiefähigkeit der Kennzahlen.

Die berichteten Kennzahlen zu den taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsätzen, Investitionen (CapEx) und Betriebsaufwendungen (OpEx) wurden in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Artikel 8 des Delegierten Rechtsakts der EU-Taxonomie-VO berechnet.

Eine Einschätzung der sich noch in Entwicklung befindlichen EU-Taxonomie-VO in Hinblick auf die zu veröffentlichen weiteren vier Umweltziele sowie der von der EU-Kommission bereits angekündigten weiteren wirtschaftlichen taxonomiefähigen Tätigkeiten kann derzeit noch nicht getroffen werden.

Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO

Umsatzerlöse, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI Umsatzerlöse)

Basierend auf den Vorgaben der EU-Taxonomie-VO werden bei der Umsatzkennzahl die Umsätze aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten im Verhältnis zu den Netto-Gesamtumsatzerlösen des Konzerns gemäß IFRS ausgewiesen.

Der KPI Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2022 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatz

Wirtschaftstätigkeiten	Gesamtumsatz in Mio. EUR	Umsatzanteil in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)										Mindestschutz	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2022 in %	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2021 in %	Kategorie „ermöglichte Tätigkeiten“ E	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ T
			Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J/N	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J/N	Verminderung und Vermeidung der Umweltverschmutzung J/N	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J/N									
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
3.3.	Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	61,9	1,3%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	1,3%	n/a		E	
4.1.	Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	0,0 ¹⁾	0,0%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n/a			
4.3.	Stromerzeugung aus Windkraft	0,0 ¹⁾	0,0%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n/a			
4.5.	Stromerzeugung aus Wasserkraft	4,6	0,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	n/a			
4.9.	Übertragung und Verteilung von Elektrizität	27,2	0,6%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,6%	n/a		E	
6.1.	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	727,2	15,6%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	15,6%	n/a			T
6.2.	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	1.362,8	29,2%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	29,2%	n/a			T
6.3.	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	1.010,8	21,6%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	21,6%	n/a			T
6.14.	Schienenverkehrsinfrastruktur	41,5	0,9%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,9%	n/a			
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		3.236,0	69,3%												69,3%			1,9%	66,4%
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
3.3.	Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	9,2	0,2%																
4.15.	Fernwärme-/Fernkälteverteilung	2,2	0,0%																
6.2.	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	469,5	10,0%																
6.3.	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	587,0	12,6%																
6.5.	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	0,0 ¹⁾	0,0%																
6.14.	Schienenverkehrsinfrastruktur	5,0	0,1%																
7.7.	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	63,1	1,4%																
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.136,0	24,3%												0,0%				
Summe (A.1 + A.2)		4.371,9	93,6%												69,3%				
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		299,3	6,4%																
Gesamt (A+B)		4.671,2	100,0%																

¹⁾ Da die Delegierten Rechtsakte für die weiteren Umweltziele der EU-Taxonomie noch nicht vorliegen und daher die Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ oder „Anpassung an den Klimawandel“ leisten können, werden die anderen Umweltziele in der Darstellung nicht angeführt.

¹⁾ Kleinstbetrag.

Abkürzungen:

- J/N Ja / Nein
- n/a nicht anwendbar
- E Ermöglichte Tätigkeit
- T Übergangstätigkeit

Der taxonomiekonforme Umsatzanteil wird als der Teil des Nettoumsatzes mit Waren oder Dienstleistungen, einschließlich immaterieller Güter, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten (= Zähler) verbunden sind, geteilt durch den Nettoumsatz (= Nenner) berechnet, jeweils für den Berichtszeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2022.

Die oben angeführten Umsatzerlöse je Wirtschaftstätigkeit setzen sich überwiegend aus Erlösen aufgrund von Verträgen mit Kunden nach IFRS 15 im Sinne der Delegierten Rechtsakte der EU-Taxonomie-VO zusammen.

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen im Geschäftsjahr 2022 mit rd. 93,6% auf taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse machen rd. 69,3% der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Konzernumsatzerlöse in Höhe von rd. 4.671,2 Mio. EUR (siehe Erläuterung 4 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) aus und teilen sich wie folgt auf: Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr und Güterverkehr in Höhe von rd. 63,9%, Einnahmen aus Mieten und Pachten in Höhe von rd. 1,7% und sonstigen Einnahmen in Höhe von rd. 3,6%.

Im Vorjahr betrug der Anteil am Konzernumsatz aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten rd. 94,0%.

Investitionsaufwendungen für Vermögenswerte, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI CapEx)

Für die Berechnung der CapEx-Kennzahl werden die gesamten Zugänge (vor Abschreibungen, Neubewertungen, Wertminderungen und vor Abzug von Kostenbeiträgen) von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Zugänge von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16, Zugänge zu Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Zugänge im Zusammenhang mit Unternehmenszusammenschlüssen entsprechend den Konzern-Anlagenspiegeln herangezogen. Nicht relevant sind Investitionen über Joint Ventures, Investitionen in Finanzinstrumente, geleistete Anzahlungen sowie Leasingverhältnisse, die zu keiner Anerkennung eines Nutzungsrechts führen.

Der KPI CapEx für das Geschäftsjahr 2022 stellt sich wie folgt dar:

KPI CapEx

Wirtschaftstätigkeiten	CapEx gesamt in Mio. EUR	Anteil CapEx in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)										Taxonomiekonformer CapEx-Anteil 2022 in %	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil 2021 in %	Kategorie „ermöglichte Tätigkeiten“ E	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ T
			Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J/N	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J/N	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J/N	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N							
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																		
3.3. Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	42,3	1,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	1,1%	n/a	E		
4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	2,4	0,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	n/a			
4.3. Stromerzeugung aus Windkraft	3,8	0,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	n/a			
4.5. Stromerzeugung aus Wasserkraft	83,6	2,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	2,1%	n/a			
4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität	27,2	0,7%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,7%	n/a	E		
4.10. Speicherung von Strom	75,9	1,9%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	1,9%	n/a	E		
6.1. Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	23,2	0,6%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,6%	n/a		T	
6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	123,8	3,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	3,1%	n/a		T	
6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	232,7	5,9%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	5,9%	n/a		T	
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	2.447,6	61,9%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	61,9%	n/a			
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	3.062,6	77,4%												77,4%		3,7%	9,6%	
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																		
3.3. Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	2,8	0,1%																
6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	13,7	0,3%																
6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	126,8	3,2%																
6.5. Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	3,7	0,1%																
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	242,5	6,1%																
7.2. Renovierung bestehender Gebäude	45,0	1,1%																
7.3. Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	2,2	0,1%																
7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	199,8	5,0%																
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)	636,5	16,1%												0,0%				
Summe (A.1 + A.2)	3.699,0	93,5%												77,4%				
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	257,8	6,5%																
Gesamt (A+B)	3.956,8	100,0%																

*) Da die Delegierten Rechtsakte für die weiteren Umweltziele der EU-Taxonomie noch nicht vorliegen und daher die Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ oder „Anpassung an den Klimawandel“ leisten können, werden die anderen Umweltziele in der Darstellung nicht angeführt.

Abkürzungen:

- J/N Ja / Nein
- n/a nicht anwendbar
- E Ermöglichte Tätigkeit
- T Übergangstätigkeit

Der CapEx-Anteil wird berechnet anhand der aktivierten Investitionen für Vermögenswerte, die im Zusammenhang mit Wirtschaftsaktivitäten aus der EU-Taxonomie-VO stehen (= Zähler), geteilt durch die gesamten Zugänge zum Anlagevermögen lt. Anlagenspiegel (= Nenner), jeweils für den Berichtszeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2022.

Die ausgewiesenen Investitionsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2022 mit rd. 93,5% auf taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten. Die taxonomiekonformen Investitionen machen rd. 77,4% der in den Konzernanlagespiegeln ausgewiesenen Zugänge in Höhe von rd. 3.956,8 Mio. EUR aus (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) und teilen sich wie folgt auf: Investitionen in Sachanlagen in Höhe von rd. 75,0%, Investitionen in immaterielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 0,4% und aktivierte Nutzungsrechte in Höhe von rd. 2,0%.

Im Vorjahr betrug der Anteil der Konzerninvestitionen für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten rd. 95,1%.

Die im Zähler ausgewiesenen Zugänge stehen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten, wovon rd. 16,8% der Zugänge im Rahmen eines CapEx-Plans erfolgten und rd. 3,1% nicht im Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten stehen.

CapEx-Plan

Für die Wirtschaftsaktivität 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft, ob der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG, der die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 2022 bis 2027 mit einem Volumen von rd. 18,2 Mrd. EUR betrifft, die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gem. Delegierter Verordnung (EU) 2021/2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. erfüllt. Anhand einer Detailanalyse konnten die Kriterien bejaht werden.

Der Rahmenplan wird jährlich von der Republik Österreich im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG genehmigt. Mit dem Rahmenplan werden wesentliche Aspekte des Regierungsprogramms im Bahnbereich auf Schiene gebracht und es wird ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung der ÖBB-Rahmenpläne bildet das Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG in welchem die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert sind. Unter anderem bildet die vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 einen wichtigen Schwerpunkt und zielt auf einen wirtschaftlich optimalen Mix aus Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien auf Grundlage der Elektrifizierungsstrategie ab. Die aktuelle und künftige Elektrifizierung der Strecken laut Rahmenplan bildet die Basis für die Zugänge gem. Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftsaktivität 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“. Der Ausbau der Elektrifizierung der Schienenverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Es liegen keine relevant einzustufenden Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovationstätigkeiten vor. Die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte soll bis 2035 erfolgen. Der umfassende Kapitalaufwand im Geschäftsjahr 2022, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.571,2 Mio. EUR.

Nicht aktivierte direkte Betriebsaufwendungen gem. EU-Taxonomie-VO, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI OpEx)

Betriebsaufwendungen gemäß Definition der EU-Taxonomie-VO sind neben nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen für Forschungs- und Entwicklung, Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, alle Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen sowie sonstige direkt zurechenbare Kosten, die für die laufende Instandhaltung und Erhaltung der Funktionalität der immateriellen und materiellen Vermögenswerte relevant sind.

Der KPI OpEx für das Geschäftsjahr 2022 stellt sich wie folgt dar:

KPI OpEx

Wirtschaftstätigkeiten	OpEx gesamt in Mio. EUR	Anteil OpEx in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag			DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								Taxonomiekonformer OpEx-Anteil 2022 in %	Taxonomiekonformer OpEx-Anteil 2021 in %	Kategorie „ermöglichende Tätigkeiten“ E	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ T
			Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	*)	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J/N	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J/N	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J/N	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N					
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																	
3.3.	Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	38,9	4,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	4,1%	n/a	E	
4.1.	Stromerzeugung mittels Fotovoltaik- Technologie	0,0 ¹⁾	0,0%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	n/a		
4.5.	Stromerzeugung aus Wasserkraft	10,5	1,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	1,1%	n/a		
4.9.	Übertragung und Verteilung von Elektrizität	15,4	1,6%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	1,6%	n/a	E	
6.1.	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	41,6	4,4%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	4,4%	n/a		T
6.2.	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	51,5	5,4%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	5,4%	n/a		T
6.3.	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	12,5	1,3%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	1,3%	n/a		T
6.14.	Schieneverkehrsinfrastruktur	304,2	32,0%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	32,0%	n/a		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		474,6	49,9%											49,9%	5,7%	11,1%	
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																	
3.3.	Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	14,3	1,5%														
4.15.	Fernwärme-/Fernkälteverteilung	0,1	0,0%														
6.2.	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	18,3	1,9%														
6.3.	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	35,2	3,7%														
6.14.	Schieneverkehrsinfrastruktur	166,8	17,5%														
7.7.	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	46,9	4,9%														
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		281,5	29,6%											0,0%			
Summe (A.1 + A.2)		756,2	79,5%											49,9%			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		195,6	20,5%														
Gesamt (A+B)		951,7	100,0%														

*) Da die Delegierten Rechtsakte für die weiteren Umweltziele der EU-Taxonomie noch nicht vorliegen und daher die Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ oder „Anpassung an den Klimawandel“ leisten können, werden die anderen Umweltziele in der Darstellung nicht angeführt.

¹⁾ Kleinstbetrag.

Abkürzungen:

- J/N Ja / Nein
- n/a nicht anwendbar
- E Ermöglichende Tätigkeit
- T Übergangstätigkeit

Die Basis für die Ermittlung der Betriebsaufwendungen bilden die jeweiligen Aufwandsposten gemäß IFRS Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Relevant für die Ermittlung der OpEx-Kennzahl sind im Nenner die nicht aktivierten Betriebsaufwendungen aus den Kategorien Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierung, kurzfristige Leasingaufwendungen, Wartung und Reparaturen, sowie sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens sowie der immateriellen Vermögenswerte (= Nenner).

Die Berechnung des Zählers erfolgt analog zu dem der CapEx-Kennzahl für nicht aktivierte Aufwendungen (= Zähler), jeweils für den Berichtszeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2022.

Die übrigen ausgewiesenen Betriebsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2022 mit rd. 79,5% auf taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten. Die taxonomiekonformen Betriebsaufwendungen machen rd. 49,9% der Summe aus den oben genannten Betriebsaufwendungen im Konzern in Höhe von rd. 951,7 Mio. EUR aus. Dazu zählen auch direkt zurechenbare Personalaufwendungen (z.B. Personalaufwand durch Instandhaltung), aus den angesprochenen Bereichen in Höhe von rd. 16,7% sowie Aufwendungen für Wartung und Reparaturen in Höhe von rd. 23,7% und andere Aufwendungen in Höhe von rd. 9,5%.

Im Vorjahr betrug der Anteil der konzernweiten Betriebsaufwendungen für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten rd. 83,9 %.

Aus Konzernsicht wurden für das Berichtsjahr 2022 keine anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, mit denen Einzelaufwendungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen erzielt wurden und die einen wesentlichen Beitrag zu einem der beiden im Berichtsjahr 2022 gültigen Umweltziele leisten, identifiziert. Alle als taxonomiekonform ausgewiesenen Betriebsaufwendungen sind mit einer umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeit aus der EU-Taxonomie-VO verbunden.

Vermeidung von Doppelzählungen

Die identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Konzern wurden allesamt unter Berücksichtigung der Vorgaben im Anhang I der EU-Taxonomie-VO zu 100 % dem ersten Umweltziel (Klimaschutz) zugeordnet. Ein potenzieller wesentlicher Beitrag von Umsatz, CapEx und/oder OpEx aus diesen Tätigkeiten zum zweiten Umweltziel (Anpassung an den Klimawandel) entsprechend den Vorgaben aus dem Anhang II wurde demnach nicht gesondert ausgewiesen, um Doppelzählungen zu vermeiden. Durch die Zuordnung der Tätigkeiten der einzelnen Gesellschaften im Konzern zu einer bestimmten Aktivität aus der EU-Taxonomie-VO sind ebenfalls Doppelzählungen vermieden worden. Durch einzelne Prüfschritte wurde gewährleistet, dass die Wirtschaftsaktivitäten im Bereich Umsatz, CapEx und OpEx voneinander abgrenzbar sind und Doppelzählungen vermieden werden.

Wesentlichkeiten

Bei der Herleitung der Werte zur Ermittlung der taxonomielevanten Kennzahlen wurde die Grundgesamtheit betrachtet und analysiert.

Schlüssel

Für die Wirtschaftstätigkeiten „3.3. Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“, „6.1. Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr“, „6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ und „6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ kommt ein Produktionsartschlüssel (Unterscheidung zwischen Dieseltraction, E-Traktion oder Verbrennungsmotoren auf elektrifizierten Strecken) zur Anwendung. Dieselschienenfahrzeuge welche unter Oberleitung fahren werden als taxonomiefähig, aber nicht als taxonomiekonform klassifiziert, da die Emissionsgrenzen laut Anhang II der Verordnung (EU) 2016/162 nicht eingehalten werden. Somit sind aktuell nur E-Traktion-Schienenfahrzeuge im ÖBB-Konzern taxonomiekonform.

Für die Wirtschaftstätigkeit „6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ kommt ein Gütertransportschlüssel (Unterscheidung zwischen Transporte mit und ohne Beladung von fossilen Brennstoffen) zur Anwendung. Güterbeförderungen von fossilen Brennstoffen sind als nicht taxonomiekonform auszuweisen. In Ländern außerhalb Österreichs ist eine gemischte Leistungserbringung bei Gütertransporten (Eigen- und Fremdtraction) nicht auszuschließen. Vorläufig wurden daher aufgrund noch nicht ausreichend zugänglicher und durchgängig verfügbarer, nachprüfbarer Informationen von (konzernfremden) Dritten die Inlandsdaten des ÖBB-Konzerns als Basis für die Berechnung der Konformität im Ausland herangezogen, nachdem davon ausgegangen wird, dass die Rahmenbedingungen im Güterverkehr in den Tätigkeitsländern außerhalb Österreichs vergleichbar sind. Diese Festlegung bleibt ohne Auswirkung auf die Taxonomiefähigkeit.

Ein Zugkilometer-Schlüssel anhand gefahrener Zugkilometer kommt in einzelnen Fällen (beispielsweise auf Messzugfahrten oder Hilfszugfahrten) zur Anwendung, wenn keine eindeutige Zuordnung zu einer einzigen Wirtschaftsaktivität der drei Eisenbahnverkehrstätigkeiten (6.1., 6.2. und 6.3.) durchgeführt werden konnte. Eine anteilmäßige Allokation von Umsatz, CapEx und/oder OpEx, die in eine der beiden Wirtschaftsaktivitäten betreffend „Personenbeförderung“ fallen und nicht eindeutig in Fernverkehr (6.1.) oder Nahverkehr (6.3.) unterteilt werden können, wurde ebenfalls anhand eines plausiblen Verteilungsschlüssel durchgeführt, um insbesondere bei der Zuordnung zu den Wirtschaftsaktivitäten eine Doppelzählung zu vermeiden.

Im Bereich der Reparatur und Wartung der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH für die Wirtschaftstätigkeiten „3.3. Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und „6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur“ wurde festgelegt, einen Produktionsartenschlüssel nach produktiven Stunden für Instandhaltungsleistungen für die taxonomiekonformen Kennzahlen zu berechnen. Die produktiven Arbeitsstunden werden je Auftrag erfasst und sind somit genau den Produkten Diesellok oder E-Lok zuordenbar.

G.9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

Managementansatz

Als größter Mobilitätsdienstleister Österreichs tragen die ÖBB die Verantwortung, ihre Leistungen möglichst für alle Kund:innen im Personen- und Güterverkehr attraktiv zu gestalten. Die finanzielle Leistbarkeit sowie Zugänglichkeit zu den Angeboten stehen dabei an erster Stelle.

Als Gesamtmobilitätsdienstleister möchten die ÖBB zum einen Reisende mit der Bahn und dem Bus nachhaltig von A nach B bringen, und zum anderen ihnen auf der ersten und letzten Meile eine nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stellen. Daher bauen die ÖBB ihr Mobilitätsangebot laufend aus und orientieren sich an den Bedürfnissen der Kund:innen. Mit dem Ziel zu jeder Zeit und überall eine geeignete Mobilitätslösung anbieten zu können. Essentiell ist dabei die Barrierefreiheit von Information, Angebot, Ticket und Fahrt ebenso wie ein möglichst selbsterklärender Zugang zu jedem Zeitpunkt der Reisekette.

Zielsetzungen

- Mobilitätsangebot sowohl im Personen- als auch Güterverkehr weiter verbessern, vereinfachen und ausbauen.
- Angebot einer barrierefreien Mobilität sukzessive erweitern und verbessern. Bis 2027 können 90% der Reisenden barrierefrei unterwegs sein.
- Fahrgäst:innenzahlen (in Bus und Bahn) bis 2030 auf rd. 500,0 Mio. steigern.
- Pünktlichkeit konstant auf gutem Niveau halten (Ziel 2030: 89% im Fernverkehr).
- Internationalisierung vorantreiben und die Passagierzahlen im internationalen Verkehr bis 2050 verdoppeln
- Angebot von integrierter Mobilität in Österreichs Gemeinden und Tourismusregionen weiter ausbauen und neue Geschäftsfelder durch Innovation und Digitalisierung erschließen.
- Integration der aktiven Mobilität (mit dem Fahrrad und zu Fuß) in der Reisekette weiter verbessern.

Zu Beginn des Jahres waren die Fahrgäst:innenzahlen der ÖBB – bedingt durch die Coronapandemie – noch rückläufig. Im zweiten Quartal normalisierten sie sich und in den Sommermonaten konnte schließlich ein absoluter Rekord von plus 17,7% (gegenüber dem Jahr 2019) im Fernverkehr erreicht werden. Dieser Aufwärtstrend soll durch massive Investitionen in die gesamte Zugflotte weiter gefördert werden. Ziel ist es, im Nah- und Fernverkehr durch neue moderne Züge ein noch bequemeres Reisen, zusätzliche Verbindungen zu schaffen und einen dichteren Takt zu ermöglichen – sowohl für Pendler:innen als auch für touristische Reisende. Auch das im Herbst 2021 eingeführte Klimaticket Österreich feierte 2022 seinen ersten Geburtstag mit rd. 200.000 Besitzer:innen.

Am 11.12.2022 feierte der erste Nightjet nach Genua und La Spezia seine Premiere. Seitdem geht es täglich über Nacht klimafreundlich an die italienische Riviera. Durch die Zusammenarbeit mit ÖBB Partner:innen wächst das europäische Nachtzugnetz weiter und man kann nun mit dem Nightjet von Wien und München direkt nach Ligurien und die Region Cinque Terre reisen. Damit soll ein weiterer Beitrag zum Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes und somit zur weiteren Verlagerung des Flugverkehrs auf die klimafreundliche Schiene geleistet werden. Seit Juli 2022 sind im südlichen Weinviertel 11 batterieelektrische Busse im vom VOR ausgeschrieben Linienverkehr im Einsatz.

Im vergangenen Jahr wurden rd. 476,7 Mio. EUR in die Modernisierung der Fahrzeugflotte zur Erhöhung der Kapazität, des Fahrzeugkomforts und Attraktivierung des Personenverkehrsangebots investiert.

Barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen

Die Neugestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen sollen für alle Menschen einen barrierefreien Zugang zu Bahn und Bus gewährleisten. Aktuell sind 437 Bahnhöfe der insgesamt 1.037 Bahnhöfe (Personenbahnhöfe) im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG in Österreich barrierefrei. Dadurch können über 86% aller Reisenden eine barrierefreie Eisenbahninfrastruktur in Österreich nutzen. Im Berichtsjahr 2022 wurden rund 40 Bahnhöfe modernisiert oder komplett neu errichtet bzw. fertiggestellt. Beispielsweise zu nennen dabei Lustenau Unterfeld (V), Rum und Thal (beide T), Steinfeld bei Straßwalchen (S), Fehring (St), Mattighofen und Traunkirchen (beide OÖ), Ternitz und Breitensee (beide NÖ), Köttmansdorf Lambichl und Mallnitz-Obervellach (K) sowie Wiesen-Sigleß (B).

Barrierefreier Verkehr bedeutet in der Praxis stufenlos erreichbare Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, aber auch barrierefreie Kommunikation und Information. Das Angebot einer barrierefreien Mobilität wird gemäß dem Umsetzungsplan der ÖBB sukzessive erweitert und verbessert. Eine konzernweite Plattform steuert die akkordierte Umsetzung aller Maßnahmen zur Barrierefreiheit auf Basis geltender rechtlicher, technischer, organisatorischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Neben dem Aus- und Neubau von barrierefreien Bahnhöfen, werden auch barrierefreie Ausstattungselemente, wie Ticketautomaten, absenkbare Verkaufseinrichtungen in den ÖBB Reisezentren sowie die Aufbereitung wichtiger Informationen in einfacher verständlicher Sprache im Zwei-Sinne-Prinzip fortlaufend verbessert. Dabei ist es den ÖBB ein großes Anliegen, nicht nur die Kund:innen in den größeren Ballungszentren, sondern auch im ländlichen Raum mit barrierefreier und zeitgemäßer Infrastruktur zu erreichen.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr		
Fahrgäst:innen (Mio. pro Jahr)	322,9	446,9
Fahrgäst:innen Zug (Mio. pro Jahr)	187,6	252,5
<i>davon im Nahverkehr (Mio. pro Jahr)</i>	<i>163,2</i>	<i>210,7</i>
<i>davon im Fernverkehr (Mio. pro Jahr)</i>	<i>24,4</i>	<i>41,8</i>
Investitionen (Mio. EUR)	1.414,4	476,7
Pünktlichkeit der Züge		
Pünktlichkeit ÖBB Nahverkehr (%)	97,1	96,1
Pünktlichkeit ÖBB Fernverkehr (%)	87,8	81,4
Österreichische Postbus Aktiengesellschaft ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.		
Gefahrene Kilometer (Mio. km pro Jahr)	141,6 9,0	152,2 13,0
Gefahrene Kilometer (pro Tag)	388.037 23.619	417.046 35.616
Bushaltestellenbereiche	20.080 1.429	17.966 2.236
Linien	639 139	812 ¹⁾ 240
Busse ²⁾	2.433 170	2.503 299
<i>davon barrierefrei (Prozent)</i>	<i>99/42</i>	<i>99/57</i>
Umsatz (Mio. EUR)	410 14	455 25
Marktanteil im regionalen Linienverkehr (%)	42 40	42 65
Versorgte Gemeinden	1.769 276	1.609 463
Anteil an versorgten Gemeinden (%)	85 44	76 74
Mikro ÖV Postbus Shuttle INLAND		
Projekte	5	9
Versorgte Gemeinden	31	52
Durchschnittlicher Besetzungsgrad Mikro-ÖV	1,3	1,2
ÖBB-Infrastruktur AG		
Anzahl Bike & Ride Stellplätze	48.881	50.791
Neuerichtung / Instandhaltung von Bike & Ride Stellplätzen pro Jahr gem. Verträgen	2.622	1.775
Barrierefreiheit		
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen	398	430
Rail Cargo Group		
Anzahl TransFER Verbindungen (Gesamtzahl)	59	61

¹⁾ 2022 erstmals Linien berichtet, nicht Anzahl Konzessionen.

²⁾ Durchschnittswert über das Jahr 2022.

Ausbau TransFER Verbindungen

TransNET, das Netzwerk der RCG, beinhaltet über 60 Netzwerk TransFER Verbindungen und über 700 Kombinationen und individuelle Routen von Europa bis nach Asien. TransNET wird laufend erweitert – nicht nur mit neuen Verbindungen, sondern auch um neue Funktionen. Denn Benutzerfreundlichkeit und ein positives Nutzungserlebnis sind entscheidende Kriterien für Erfolg und Beliebtheit. Seit November 2022 ist es möglich, neben Abfahrts- und Zielort auch optional nach Art der Ladung zu suchen und zu filtern. Zusätzlich wird für jede Verbindung oder Kombination unter den weiterführenden Informationen angezeigt, ob mit dem ausgewählten TransFER Gefahrgut (RID) Sendungen transportiert werden können. Neu ist auch der Emissionsvergleich bei den regelmäßigen TransFER Verbindungen, der zeigt, wie viel CO₂ durch den Bahntransport auf der Strecke im Vergleich zur Straße eingespart wird. Dies bietet Stakeholdern und Kund:innen einen einfachen Überblick über Transportmöglichkeiten und Emissions-Einsparungen mit der RCG.

Rail&Drive erweitert Angebot

Bequem und flexibel zum Zielort mit ÖBB Rail&Drive dank E-Mobilitäts-Service. In Summe sind 44 Stationen in 35 Städten mit 380 Fahrzeugen ausgestattet. Österreichweit stehen aktuell an 21 Standorten Elektro-Ladestationen mit in Summe 53 E-Fahrzeugen zur Verfügung. Sie ermöglichen eine nachhaltige Mobilitätskette und eine umweltfreundliche Lösung für die erste und letzte Meile.

Das Carsharing-Angebot ÖBB Rail&Drive erleichtert Kund:innen den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr als integrierte Individualverkehrslösung für die erste und letzte Meile. Auch diese neue Autoflotte steht allen ÖBB Kolleg:innen über das Buchungsportal CarPool zur Verfügung – dienstlich wie privat und ist somit ganz einfach zu buchen. Derzeit stehen den Mitarbeiter:innen 534 Fahrzeuge an über 90 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Mit dem im April gestarteten Pilotprojekt „ÖBB Bike:pool“ steht ÖBB Mitarbeiter:innen zusätzlich ein internes E-Bike-Sharingangebot an ausgewählten Standorten in ganz Österreich zur Verfügung – damit sollen dienstliche als auch private Fahrten künftig noch klimafreundlicher werden.

Mit dieser und vielen weiteren Maßnahmen wollen sich die ÖBB als Gesamtmobilitätsdienstleister in Österreich weiterhin verstärkt positionieren. Ziel ist es mit ÖBB 360° integrierte Mobilitätsservices in Gemeinden und Tourismusregionen anzubieten und somit die täglichen Wege unkompliziert und lückenlos anzubinden. Zentraler Bestandteil davon ist die Wegfinder App der ÖBB, in der alle verfügbaren Sharing Dienste buchbar sind. So werden bestehende ÖBB-Services wie das Postbus-Shuttle oder Rail&Drive den Kund:innen zur Verfügung gestellt und um externe Services wie (E-)Bikes, E-Scooter oder Lastenräder kontinuierlich erweitert.

Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharingangebot ÖBB Rail&Drive laufend weiterentwickelt, unter anderem durch weitere E-Standorte. Das Carsharing Angebot ÖBB Rail&Drive umfasst nun beispielsweise einen siebten Standort in der Steiermark und erleichtert den Kund:innen den Umstieg in den öffentlichen Verkehr. Die ÖBB kümmert sich dabei sowohl um die Bereitstellung als auch um die Wartung der Fahrzeuge. Durch mehr Bike & Ride-Anlagen an Verkehrsstationen soll zusätzlich der Zugang zur Bahn erleichtert werden.

Auch das Postbus Shuttle bietet eine sinnvolle Alternative zum Privat-Pkw und ist bequem on-demand buchbar. Es ist bereits in sieben Regionen verfügbar: Leogang, Liesingtal, Mödling, Techelsberg am Wörthersee, Donau Gusen und Ossiacher See. Seit August 2022 fährt es auch in der Region Mondseeland 369 Haltepunkte in sieben Gemeinden an.

Fahrradmitnahme

Im Jänner 2022 wurde die Fahrradzone in den Railjet-Zügen umgesetzt und bietet für Reisende mit Rädern nun noch mehr Komfort. Sowohl die „analoge“ Gestaltung der Züge, als auch die Symbole in der ÖBB App erleichtern die Sitzplatzwahl um das eigene Rad auf der gesamten Reise besser im Blick behalten zu können. Neben einer obligatorischen Rad Reservierung empfehlen die ÖBB ihren Reisenden auch eine Sitzplatzreservierung. Zusammengeklappte Falträder mit den Maßen 110 x 80 x 40 cm können sogar als kostenloses „Handgepäck“ in den speziell gekennzeichneten Gepäckfächern des ÖBB Railjet verstaut werden.

Pünktlichkeit

Der sichere, pünktliche und zuverlässige Bahnbetrieb ist das Fundament des Leistungsversprechens des ÖBB-Konzerns. Während die Pünktlichkeit 2022 im Nah- und Güterverkehr stabil innerhalb der definierten Zielbandbreite zu liegen kam, ist der Fernverkehr im Vergleich zu 2021 zurück gegangen. Im Jahr 2022 lag die Pünktlichkeit der ÖBB Züge im Nahverkehr bei 96,1% und im Fernverkehr bei 81,4%. Die Züge der Rail Cargo Group verkehrten im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG mit einer Pünktlichkeit von 79,8%.

Im Vergleich zu den beiden COVID-19-beeinflussten Vorjahren hat das Jahr 2022 wieder signifikant steigende Fahrgäst:innenzahlen gebracht. Der Zugverkehr war sowohl über die Grenzen hinweg als auch im Inland wieder uneingeschränkt unterwegs. Diese grundsätzlich erfreuliche Entwicklung hat aber insbesondere im Fernverkehr auch einen punktuell auftretenden Fahrgäst:innenandrang mit sich gebracht. In Folge dessen kam es auch zu Haltezeitüberschreitungen, die die Pünktlichkeit negativ beeinflussten. Der gezielte Einsatz von Kundenlenker:innen konnte hier kurzfristig Abhilfe leisten.

Im Jahr 2022 wirkt sich darüber hinaus die nicht zufriedenstellende Performance einzelner Nachbarbahnen im internationalen Fernverkehr negativ auf die Pünktlichkeit der Fernverkehrslinien aus – sehr viel stärker als in den Jahren zuvor. Bedauerlicherweise konnte auch die enge Zusammenarbeit mit den Nachbarbahnen – inkl. intensiver Performancedialoge und ergriffener Maßnahmen zur Stabilisierung – diesen negativen Einfluss auf das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nicht unmittelbar verhindern. Zusätzliche Herausforderungen sind die nach wie vor an einigen Grenzen durchgeführten Grenzkontrollen, welche zu jeweils unterschiedlichen Zeitpunkten und mit unterschiedlicher Dauer durchgeführt wurden.

Eine zusätzliche Herausforderung war sowohl in den Frühlings- als auch in den Sommermonaten eine Vielzahl an Baustellen, die sich negativ auf die Pünktlichkeit im Fern- und Güterverkehr auswirkten. Zwar konnten negative Einflüsse auf die Pünktlichkeit u. a. durch den gezielten Einsatz von Abweichungsfahrplänen gemildert werden, jedoch waren die Auswirkungen im ÖBB-Netz zu spüren. Insbesondere die Baustelle auf dem „Deutschen Eck“ vom 20.05.2022 bis 02.08.2022 hat sich massiv negativ auf die Stabilität des Fernverkehrs auf der Westachse ausgewirkt. Für die nächsten Jahre sind hier weitere gezielte Maßnahmen notwendig, um die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit entsprechend gering halten zu können.

Die Themen Bauarbeiten, Grenzverspätungen und Haltezeitüberschreitungen werden auch in den Folgejahren ein wesentlicher Treiber für Unpünktlichkeit sein. Vorausschauende Maßnahmen müssen hier gesetzt werden, um den Betrieb stabil zu halten. Dazu zählen etwa eine hohe Verfügbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen und eine exakte Betriebsführung sowie ein effektives Grenzmanagement. Dies wird eine der Kernaufgaben im Pünktlichkeitsmanagement im kommenden Jahr sein.

Ausblick 2023

Die ÖBB begegnen den historisch hohen Fahrgäst:innenzahlen mit historisch hohen Investitionen in neue, moderne und elektrifizierte Züge. Insgesamt fließen in den nächsten Jahren rd. 4,1 Mrd. EUR in das ÖBB Wagenmaterial. Damit kann die Entwicklung des Bahnreisens in Top-Qualität bewältigt und bis 2030 die Sitzplatzkapazität im Fernverkehr um 30%, auch im Nahverkehr deutlicherhöht werden.

Durch den Ausbau im Nachtreiseverkehr wird künftig das Angebot in Österreich und Europa um attraktive Destinationen erweitert und auch in der Frequenz erhöht. Bis 2025 sollen insgesamt 33 Nightjets der neuen Generation auf den Schienen unterwegs sein. Unter anderem kommen Fahrgäst:innen dann komfortabel und ausgeschlafen bis an die italienische Riviera und künftig sogar noch öfter an die kroatische Adriaküste.

Unterstützt wird dieser Angebotsausbau mit einem Upgrade der ÖBB App, um die Angebote noch zugänglicher zu machen. Neben einem neuen Design gibt es auch eine neue Zusatzfunktion namens SimplyGo!. Diese erkennt künftig die gefahrenen Strecken zwischen Orten innerhalb von Österreich und ermittelt jeweils am Folgetag den passenden Öffi-Tarif dafür.

Mit ÖBB 360° und der wegfinder App wird außerdem laufend das regionale Mobilitätsangebot in Gemeinden mittels Postbus Shuttle und Rail&Drive erweitert, um den Weg von der ersten bis zur letzten Meile lückenlos zu schließen.

Im ÖBB Güterverkehr wird durch gezielten Einsatz von Digitalisierung und Innovation weiter an effizienten und multimodalen End-to-End-Logistiklösungen gearbeitet. Dabei geht es unter anderem um Maßnahmen zur Optimierung des aktiven Kund:innenmanagements, des Wageneinsatzes sowie des Wagenmaterials.

Die Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen wird auch 2023 intensiv fortgeführt.

Der Fokus der Umbaumaßnahmen zur Barrierefreiheit liegt im Jahr 2023 bei Stationen mit einer Fahrgäst:innenfrequenz ab 1.000 Fahrgäst:innenn / Tag. Klares Ziel ist es, das Netz der ÖBB-Infrastruktur an barrierefreien Bahnstationen immer engermaschiger zu machen und auch weiterhin regionale Schwerpunkte zu setzen (Schul- und Bildungsstandorte, Kuranstalten, Krankenhäuser und Ähnliche).

Weitere wesentliche Maßnahmen. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot (Auszug)

ÖBB 360° | Weiterentwicklung integrierter Mobilitätslösungen in Gemeinden und Tourismusregionen.

Baden Mobil | Seit Ende September 2022 profitieren Einheimische und Gäste der Stadt Baden von den vielfältigen Mobilitätsangeboten von ÖBB 360°.

Postbus Shuttle | On Demand Shuttle für den ländlichen bzw. suburbanen Raum als Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Angebot.

Postbus Shuttle Mondsee | Seit 1. August 2022 ist das Postbus Shuttle im Mondseeland unterwegs und bietet dabei mit 369 Haltepunkten eine sinnvolle Alternative zum Privat PKW.

SimplyGo! | Mit SimplyGo! soll der Ticketkauf vereinfacht und automatisiert werden.

File to train | Steuerung von Durchsagen und Texten remote direkt in die Züge.

Neue LED Anzeigen auf Bahnsteigen | Eine neue Generation von Bahnsteiganzeigen mit größerer Anzeigefläche um die Kund:inneninformation zu verbessern.

Attraktivierung Bahnhof Meidling | Modernisierung des Wartebereichs und der Bahnhofshalle 2022.

Digitale Transportlösungen für Bundesforste | Gemeinsam mit dem Kunden wurde der gesamte Bahnlogistikprozess beim Holztransport digitalisiert und konnte so nachhaltig optimiert und vereinfacht werden.

Smart Cargo | Seit 2019 ermöglicht Smart Cargo eine effiziente GPS-Wartungskoordination von Güterwägen. Die Zahl an mit „Smart Cargo“ ausgestatteten Güterwägen wurde auch im Jahr 2022 weiter ausgebaut.



G.10. Gesundheit, Safety und Security

Safety und Security

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

Die vier Sicherheitsbereiche der ÖBB – die Managementsätze GRI 102-16, 418-1

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

- **Betriebliche Sicherheit:** Die betriebliche Sicherheit soll den sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten. Die Anlagensicherheit sowie die betriebstechnische Sicherheit sind hier wesentliche Bestandteile.
- **Arbeitssicherheit:** Die Arbeitssicherheit bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen.
- **Öffentliche Sicherheit:** Die öffentliche Sicherheit beinhaltet den Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Kund:innen, Mitarbeiter:innen, das Unternehmen oder den Unternehmensbetrieb ganzheitlich betreffen. Damit verbunden ist auch der Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Objekte, Anlagen und Assets sowie transportierte Güter betreffen. Zusätzlich umfasst sie das subjektive Sicherheitsgefühl von Mitarbeiter:innen sowie Kund:innen.
- **Informationssicherheit:** Die Informationssicherheit hat das Ziel, Informationen und die für deren Bearbeitung notwendigen Informations- und Kommunikationstechnologien im Interesse des ÖBB-Konzerns, der Mitarbeiter:innen, Geschäftspartner:innen und Kund:innen in angemessener Art und Weise zu schützen.

Die vier Sicherheitsbereiche werden um die Querschnittsmaterie der Sicherheitskultur ergänzt. Der zentrale Baustein für die Sicherheitskultur ist der Unternehmenswert „Sicherheit leben“ mit seinen drei Verhaltensstandards und neun Schlüsselementen. Der Unternehmenswert zielt auf den Faktor Mensch ab und unterstützt die Weiterentwicklung einer positiven Sicherheitskultur. Eine positive Sicherheitskultur wird in der ÖBB als Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur verstanden. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf. Sie ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar.

Für die Weiterentwicklung der Sicherheitskultur im ÖBB-Konzern stehen eine Reihe von grundlegenden Sicherheitswerkzeugen (Tools & Methoden) zur Verfügung. Diese Sicherheitswerkzeuge helfen Führungskräften und Mitarbeiter:innen ein nachhaltiges Sicherheitsbewusstsein und -verhalten zu entwickeln. Eines der Sicherheitswerkzeuge hierfür ist das vertrauliche Meldewesen. Das vertrauliche Meldewesen ermöglicht Mitarbeiter:innen sowie in weiterer Folge den verantwortlichen Führungskräften unsichere Handlungen und Situationen auch vertraulich zu melden. Damit kann – falls erforderlich – auch ohne Konfrontation mit den Beteiligten auf den Verbesserungsbedarf einer Situation hingewiesen werden. GRI 2-25

Im ÖBB-Konzern kommt kein konzernweites Sicherheits-Managementsystem zur Anwendung, jedoch wird in den Tochtergesellschaften eine Zertifizierung nach ISO 45001 durchgeführt. Von diesem Managementsystem sind über 90% der Mitarbeiter:innen (exkl. Leasing) im ÖBB-Konzern abgedeckt. GRI 403-1

Ambitionierte Sicherheitsziele

Übergeordnetes Ziel des ÖBB-Konzerns ist es, nachhaltig zu den Top 5 der sichersten Bahnen in Europa zu gehören. Damit dies gelingt, werden ambitionierte strategische Sicherheitsziele für den Konzern definiert, die im Jahr 2023 bis zum Zieljahr 2030 erweitert werden. So sollen in den nächsten Jahren die wesentlichen Sicherheitskennzahlen (beispielsweise bei Zugunfällen, Verschubunfällen, Arbeitsunfällen) noch weiter verbessert werden. Mit der Schärfung der Sicherheitsstrategie, der Stärkung der konzernübergreifenden Zusammenarbeit sowie der Ambition, die Sicherheitskultur positiv weiterzuentwickeln, wurden die Weichen zur Erreichung der mittelfristigen Sicherheitsziele gestellt. GRI 403-1, 2

Ziele im Bereich Sicherheit

- **Arbeitssicherheit:** Im Bereich der Arbeitssicherheit will die ÖBB in den nächsten Jahren eine Reduktion der Arbeitsunfälle erreichen.
- **Betriebliche Sicherheit:** In der betrieblichen Sicherheit wird bei den wesentlichen Kennzahlen Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen, Signalüberfahrungen sowie bei den Verschubzusammenstößen und Verschubentgleisungen eine Reduktion angestrebt.
- **Öffentliche Sicherheit:** Bei der öffentlichen Sicherheit wird eine Reduktion bei den „Übergriffen auf Mitarbeiter:innen mit Verletzung“ angestrebt.
- **Informationssicherheit:** Die Informationssicherheit hat es sich zum Ziel gesetzt, den Reifegrad in der Informationssicherheit so weit zu erhöhen, dass die ÖBB sich auch zukünftig im guten europäischen Mittelfeld befinden.

Fazit und Highlights 2022

Betriebliche Sicherheit

Der konzernweite betriebliche Sicherheitsindex BSX zeigte im Jahr 2022 einen leichten Anstieg gegenüber 2021, war aber weiterhin besser als der Zielanspruch. Die leichte Verschlechterung ist unter anderem auf eine Zunahme bei Signalüberfahrungen sowie bei Zugzusammenstößen (+2, 2022: 3 / 2021: 1) und Zugentgleisungen (+1, 2022: 9 / 2021: 8) zurückzuführen. Sowohl die Zugzusammenstöße als auch die Zugentgleisungen lagen im Bereich des maßgebenden Fünf-Jahres-Schnittes. Eine positive Entwicklung zeigte sich im Bereich der Personenschäden im Zug bzw. Betriebsablauf. Die Anzahl der Personenschäden lag weiterhin auf einem positiven, sehr niedrigen Niveau (-6, 2022: 14 / 2022: 20) und somit deutlich unter dem maßgeblichen Fünf-Jahres-Schnitt.

Das Ereignis „Signalüberfahrungen“ (Zugfahrt) als Vorläufer für Zugzusammenstöße bleibt weiterhin ein zentrales Thema bei den ÖBB Konzerngesellschaften. Es wird durch geeignete Maßnahmen im laufenden Sicherheitsprogramm konsequent und prioritär behandelt. Ziel ist eine signifikante Reduktion von „Signalüberfahrungen“. So wurde beispielsweise in die Weiterentwicklung der Warn-App investiert. Die App unterstützt die Triebfahrzeugführer:innen in kognitiv herausfordernden Situationen beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal. In Zukunft sollen Triebfahrzeugführer:innen auch während der Fahrt beim Heranfahren an ein Halt zeigendes Signal gewarnt werden. Durch dieses Unterstützungssystem sollen Signalüberfahrungen und damit auch Zugzusammenstöße verhindert werden. GRI 403-7

Masterplan zur Reduktion von Signalüberfahrungen

Um das Ziel – die signifikante Reduktion der Signalüberfahrungen – erreichen zu können, bedarf es eines übergeordneten gesamthaften Ansatzes. Dieser wird in Form eines „Masterplan Signalüberfahrungen“ erarbeitet. Der Masterplan soll eine integrative Darstellung der Analysen, Erkenntnisse und Maßnahmen im ÖBB-Konzern zur Reduktion von Signalüberfahrungen sein. Er soll bis zum Vollausbau vom European Train Control System (ETCS) konsequent weiterverfolgt werden. GRI 403-7

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
ÖBB Schienennetz in Österreich¹⁾		
Betrieblicher Sicherheitsindex „BSX“	65	70
Zusammenstöße ¹⁾	1	3
Zugentgleisungen	8	9
Personenschäden im Zug / Betriebsablauf	20	14
Verschubentgleisungen (INFRA, PR, TS)	64	61
Verschubzusammenstöße (INFRA, PR, TS)	95	92
Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen	60	66
Ausland²⁾		
Zusammenstöße im Ausland	1	3
Zugentgleisungen im Ausland	4	1

¹⁾ Vorfälle, welche von den ÖBB Gesellschaften verursacht wurden.

²⁾ Vorfälle, welche durch die Rail Cargo Group außerhalb von Österreich verursacht wurden.

Arbeitssicherheit

Es ereigneten sich zwei Arbeitsunfälle mit Todesfolge von ÖBB Mitarbeiter:innen im Jahr 2022. Bei in Österreich beschäftigten Mitarbeiter:innen wurden 1.143 (+13 | 2021: 1130) arbeitsbedingte Verletzungen dokumentiert. Die Arbeitsunfallrate ASVG blieb mit 17,6 (+0,2 | 2021: 17,4) im Jahr 2022 auf dem Niveau des Vorjahrs, ebenso die Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingte Verletzungen mit 18,7 (+0,1 | 2021: 18,6).

Bei den im Ausland beschäftigten Mitarbeiter:innen wurden 60 (+/-0 | 2021: 60) arbeitsbedingte Verletzungen dokumentiert. Daraus ergibt sich eine Rate von 8,6 für dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen. Die Verletzungsarten „Stürzen / Fallen“ und „Umknicken / Umknöcheln“ waren im Jahr 2022 im ÖBB-Konzern am häufigsten vertreten, gefolgt von „Einklemmen / Quetschen“. GRI 403-9

2022 wurden im Bereich der Arbeitssicherheit die in den Vorjahren identifizierten Handlungsfelder um die Verletzungsmuster und Verletzungsbereiche ergänzt. Basierend auf den Auswertungen wurde weitere, zielgerichtete Maßnahmen zur Reduktion der Arbeitsunfälle im ÖBB-Konzern durch die Gesellschaften gesetzt. GRI 403-2

Weiters wurde im Jahr 2022 die Entwicklung einer konzernweit einheitlichen Methodik zur Ermittlung der hintergründigen Ursachen gestartet. Dabei sollen zukünftig, durch eine gezielte Aufarbeitung, standardisierte Parameter in den Bereichen der Informationsverarbeitung, der operativen Führung sowie bei den sicherheitsgefährdenden Vorbedingungen und den organisatorischen Einflüssen abgefragt werden. Die Methodik soll in den kommenden Jahren als konzernweiter Mindeststandard und als Teil der Aufarbeitung von Arbeitsunfällen etabliert werden. Dies soll dabei unterstützen gezielte und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsperformance in der Arbeitssicherheit zu entwickeln und umzusetzen. GRI 403-2

In zwei Gesellschaften wurden die Mentoring bzw. Pat:innen-Ansätze nun verstärkt ausgebaut. Dabei werden Mitarbeiter:innen zu Beginn ihrer Tätigkeitsaufnahme über einen Zeitraum von mehreren Monaten von erfahrenen Mitarbeiter:innen begleitet. So werden regelkonforme und sichere Handlungsabläufe trainiert und ein Bewusstsein für die Sicherheitskultur geschaffen. GRI 403-2, 403-7

So wie im Jahr zuvor waren 2022 die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auch im Bereich des Arbeitnehmer:innenschutzes ein wesentliches Thema.

Die arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Betreuung erfolgt seit vielen Jahren durch die ÖBB Partnerin „Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH“ und steht allen Mitarbeiter:innen zur Verfügung. Die Arbeitsmediziner:innen arbeiten eng mit konzernerneigenen Sicherheitsfachkräften zusammen und prüfen gemeinsam – im Rahmen regelmäßiger Begehungen – die Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften. Die Beratungsthemen umfassen sowohl psychische als auch physische Belastungen und Beanspruchungen. In Kooperation mit der Versicherungsanstalt öffentlicher Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) bietet die WELLCON eine berufsorientierte Gesundenuntersuchung (GUB) an. Mehr dazu im Abschnitt Gesundheit. GRI 403-2, 403-3, 403-6

ÖBB Mitarbeiter:innen und Leasing Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB (Inland)	2021	2022
Arbeitsunfälle ASVG absolut (Anzahl) ¹⁾	694	708
Arbeitsunfallrate ASVG (pro 1.000 Mitarbeiter:innen) ²⁾	17,4	17,6
LTIR Arbeitsunfälle (Anzahl) ³⁾	835	827
Rate LTIR Arbeitsunfälle (pro 1 Mio. Arbeitsstunden) ³⁾	13,8	13,6
Anzahl gearbeitete Stunden (pro 1.000 Mitarbeiter:innen) ³⁾⁴⁾	60.663	60.978
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>59.761 / 901</i>	<i>59.822 / 1.156</i>
Tödliche Arbeitsunfälle (Anzahl) ³⁾⁴⁾	1	2
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>1 / 0</i>	<i>2 / 0</i>
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ⁴⁾	0,016	0,033
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>0,016 / 0</i>	<i>0,033 / 0</i>
Schwere arbeitsbedingter Verletzungen (Anzahl) ³⁾⁴⁾	18	8
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>17 / 1</i>	<i>8 / 0</i>
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen ³⁾⁴⁾	0,30	0,13
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>0,28 / 1,11</i>	<i>0,13 / 0</i>
Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen (Anzahl) ³⁾⁴⁾	1.130	1.143
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>1.069 / 61</i>	<i>1.079 / 64</i>
Rate dokumentierbarer arbeitsbedingter Verletzungen ³⁾⁴⁾	18,6	18,7
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>17,9 / 67,7</i>	<i>18,0 / 55,4</i>

¹⁾ Arbeitsunfälle von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich mit mehr als drei Ausfalltagen zur Folge (gem. ASVG), Wegunfälle werden nicht berücksichtigt.

²⁾ Arbeitsunfallrate ASVG: Arbeitsunfälle pro tausend ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich.

³⁾ Lost Time Injury Rate (LTIR) Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen.

⁴⁾ Entspricht GRI Standard 403-9 – pro 1 Mio. Arbeitsstunden, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage.

ÖBB Mitarbeiter:innen und Leasing Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB (Ausland – Erhebung seit 2022)

	2022
Anzahl gearbeitete Stunden (pro 1.000 Mitarbeiter:innen) ¹⁾²⁾	6.990
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>6.858 / 132</i>
Tödliche Arbeitsunfälle (Anzahl) ¹⁾²⁾	0
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>0 / 0</i>
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ²⁾	0
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>0 / 0</i>
Schwere arbeitsbedingter Verletzungen (Anzahl) ¹⁾²⁾	1
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>1 / 0</i>
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen ¹⁾²⁾	0,14
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>0,15 / 0</i>
Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen (Anzahl) ¹⁾²⁾	60
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>58 / 2</i>
Rate dokumentierbarer arbeitsbedingter Verletzungen ¹⁾²⁾	8,6
<i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i>	<i>8,5 / 15,1</i>

¹⁾ Lost Time Injury Rate (LTIR) Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen.

²⁾ Entspricht GRI Standard 403-9 – pro 1 Mio. Arbeitsstunden, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage.

Öffentliche Sicherheit

Fokusthema in der öffentlichen Sicherheit ist der Schutz der Mitarbeiter:innen und Kund:innen vor kriminellen Handlungen. Die Tötlichkeiten gegen ÖBB Mitarbeiter:innen blieben auf dem Niveau vom Vorjahr. Im Bereich der Übergriffe auf Kund:innen untereinander zeigte sich im Jahr 2022 ein Anstieg.

Das gestiegene Fahrgäst:innenaufkommen sowie das Konfliktpotential durch die Kontrolle der Maskenpflicht waren auch im Jahr 2022 besondere Herausforderungen für unsere Mitarbeiter:innen, obwohl sich die Situation gegenüber den Vorjahren deutlich entspannt hat.

Um den Übergriffen entgegenzuwirken wurden verschiedene Maßnahmen gesetzt, etwa die weitere Anschaffung von Bodycams (+4% bei Service- und Kontrollteammitarbeiter:innen / +23% bei Zugbegleiter:innen im Jahr 2022), polizeiliche Schwerpunktaktionen, verstärkter Einsatz von Zugbegleiter:innen und Service- und Kontrollteammitarbeiter:innen in den Zügen sowie Schulungen im Bereich der Bewusstseinsbildung, Deeskalation bzw. Selbst- und Fremdwahrnehmung sowie Unterstützung betroffener Mitarbeiter:innen. GRI 403-7

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021 ¹⁾	2022
Öffentlicher Sicherheitsindex „ÖSX“	121,9	130,9
Übergriffe / Tätlichkeiten gegen Zugbegleiter:innen / Service- und Kontrollteam-Mitarbeiter:innen / sowie ÖBB-Operative Services Mitarbeiter:innen	347	348
<i>ohne Verletzung</i>	264	273
<i>mit Verletzung</i>	83	75
Diebstähle an Kund:innen / Reisenden	1.343	2.264
Sachbeschädigungen ÖBB	2.852	3.748

¹⁾ Durch Nachmeldung im laufenden Jahr können die Kennzahlen zum Vorjahr abweichen.

Hinweis: Sachbeschädigungen anstatt Buntmetalldiebstähle, da diese bereits auf einem vernachlässigbaren Wert sind.

Im Bereich der Sachbeschädigungen (Graffiti und Vandalismus) war im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg von 30% zu verzeichnen. Grund dafür ist, dass die Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen und die Meldequalität deutlich ausgebaut und verbessert wurde. Durch die Sachbeschädigungen und die daraus folgenden „Stehzeiten“ der Fahrzeuge werden hohe finanzielle Verluste verursacht. Aus diesem Grund, steht die Bekämpfung der Sachbeschädigungen nach wie vor im Fokus. Meldung, Aufarbeitung und Anzeige der Vorkommnisse sollen möglichst zeitnah passieren. Dadurch werden die Reaktionszeiten verkürzt. Neben dem Einsatz von Überwachungstechniken und gemeinsamen Schwerpunktaktionen mit der Polizei, werden weitere Maßnahmen laufend evaluiert und forciert. Im Jahr 2022 konnten in diesem Bereich Erfolge durch die entsprechenden Ausforschungen erzielt werden.

Im Bereich der Diebstähle an Reisenden in Zügen und auf Bahnhöfen ist eine steigende Tendenz erkennbar. Dies ist unter anderem auf die gestiegenen Fahrgäst:innenzahlen zurückzuführen, aber auch auf die Tatsache, dass die Exekutive im Rahmen von Anzeigen und Videoauswertungen Diebstähle direkt an die ÖBB meldet und somit in die Gesamtstatistik einfließen. Diese zusätzliche Meldequelle und das Wissen um die Diebstähle ermöglicht es der Polizei, in enger Zusammenarbeit mit der öffentlichen Sicherheit der ÖBB, geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Auf ausgewählten Bahnhöfen und Zügen wurden durch die Polizei spezifische Sonderstreifen und Schwerpunktaktionen durchgeführt. Ebenso wurde anlassbezogen der Einsatz von Sicherheitspersonal in Zügen und auf Bahnhöfen verstärkt. Videoüberwachungsanlagen auf Bahnhöfen und in Zügen sind ebenso ein wichtiger Bestandteil zur Bekämpfung dieses Deliktsfeldes.

Informationssicherheit

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

Eine der Kernaufgaben ist die Definition der Informationssicherheits-Strategie und das Etablieren von Richtlinien über den gesamten Konzern. So sollen die Rahmenbedingungen für ein konzernweit einheitliches Vorgehen im Bereich der Informationssicherheit geschaffen werden.

Im Zuge des Target Operating Models (TOM) der Informationssicherheit findet ein sukzessives Onboarding von Schlüsselressourcen statt.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick¹⁾	2021	2022
Anzahl Spam E-Mails (Mio.)	122,9	87,5
Anzahl von Virusattacken	4.526	8.189

¹⁾ Vorfälle in Österreich und internationalen Tochtergesellschaften.

Ausblick 2023

Im Bereich der betrieblichen Sicherheit soll, um die Signalüberfahrungen weiter zu reduzieren, die Warn-App weiterentwickelt werden. Gleichzeitig soll noch intensiver an der Reduktion von Vorfällen im Verschubbereich gearbeitet werden ebenso bei den Vorläuferereignissen, die Zugunfälle begünstigen. Neben einem konsequenten Ausbau von Technologie sowie einer wirkungsvollen Weiterentwicklung von Prozessen und Verfahren steht die Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins der Mitarbeiter:innen im ÖBB-Konzern im Fokus. Dafür wird im Jahr 2023 das Thema „Aufmerksam sein“, als Teil des Unternehmenswertes „Sicherheit leben“ verstärkt in die Sicherheitskampagne aufgenommen. Auch sollen Gefährdungspotentiale rechtzeitig erkannt und Unfälle proaktiv vermieden werden. Dafür wird ab 2023 das Thema „Beinaheunfälle erfassen und analysieren“ konzernweit forciert. Auch die Verbesserung der Lage rund um die Übergriffe auf Mitarbeiter:innen soll im Fokus der Maßnahmensetzung stehen. In der Informationssicherheit wird eine neue angepasste konzernweite Informationssicherheits-Strategie erarbeitet. Darüber hinaus werden Projekte fortgesetzt, die den Reifegrad der Informationssicherheit erhöhen. Durch das konzernweit vereinbarte neue „Target Operating Model“ werden weitere zusätzliche Mitarbeiter:innen intern aufgenommen sowie die internen Ressourcen durch externes Know-how verstärkt unterstützt. GRI 403-4, 403-2

Arbeitsfähigkeit und Gesundheit

Die Mitarbeiter:innen sind die wichtigste Ressource der ÖBB. Daher wurde 2007 mit dem Betriebsrat eine Vereinbarung über Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung beschlossen.

Deren Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit sowie der Gesundheit aller ÖBB Mitarbeiter:innen. Dazu sollen die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert, persönliche Ressourcen optimiert und Belastung reduziert werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Arbeitgeber:innenattraktivität, sowie ein Wertbeitrag zum Unternehmenserfolg geleistet.

Die Umsetzung erfolgt durch das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM), welches im Jahr 2022 eine strukturelle Neuverortung erfahren hat. Hierfür kam es zu einer Bündelung der Aufgaben des BGM im dafür neu geschaffenen Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit in der ÖBB-Business Competence Center GmbH (ÖBB-BCC GmbH). Dieses versteht sich zukünftig als eine In-House-Beratung für Führungskräfte zu den Themen Arbeitsfähigkeit und Gesundheit. Inhaltlich wird es durch ein multiprofessionelles Team, bestehend aus der Funktion Chief Medical Officer sowie Expert:innen aus den Fachdisziplinen Psychologie, Case Management, Gesundheitsförderung sowie Data-Science gesteuert. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgen dabei zukünftig über ein österreichweit regional aufgestelltes Team an Berater:innen zu Arbeitsfähigkeit und Gesundheit. Die Berater:innen stehen den Führungskräften im ÖBB Inland mit ihrer Expertise im „one-face-to-customer“ Prinzip zur Verfügung oder betreuen sie proaktiv.

Die Mission des neuen Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit lässt sich dabei wie folgt zusammenfassen:

- **Innovation:** Mittels einem daten- und evidenzbasierten Betrieblichen Gesundheitsmanagement wird mit Unterstützung der Expert:innen des Lösungscenter „Arbeitsfähigkeit und Gesundheit“ Arbeit gesund gestaltet sowie Mensch, Technik und Organisation in Einklang gebracht. Dies setzt auch den aktiven Austausch mit den Sicherheitsfachkräften im ÖBB-Konzern voraus.
- **Vertrauen schaffen und Beziehung aufbauen:** Die regionale Organisation des Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit ermöglicht eine hohe Präsenz und Sichtbarkeit in der Fläche und erlaubt es, die vielfältigen Leistungen und Angebote auf die Bedürfnisse der Zielgruppen auszurichten. Damit wird die Gesundheitskompetenz der ÖBB-Führungskräfte und der Mitarbeiter:innen gefördert.
- **Hohe Kompetenz in der Beratung:** Die regionalen Ansprechpartner:innen vor Ort unterstützen in enger Zusammenarbeit mit dem multiprofessionellen Team bei der Erhaltung, Förderung und Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit von Mitarbeiter:innen. Damit ist sichergestellt, dass alle Führungskräfte im ÖBB-Konzern über einen direkten und kompetenten Beratungszugang verfügen.

Die inhaltliche Ausrichtung geschieht nach den Qualitätskriterien des „Netzwerkes für Betriebliche Gesundheitsförderung“. Die Fokusthemen sind Arbeitsfähigkeit erhalten, fördern und wiederherstellen sowie die strategische und operative Integration des Gesundheitsmanagements im ÖBB-Konzern. GRI 403-1, 403-6

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Teilnehmer:innen bei gesundes Führen und Suchtprävention	117	168
Anzahl der Mitarbeiter:innen, die betriebliche Wiedereingliederung (BWE) in Anspruch genommen haben	832	797

Ziele im Bereich Gesundheit

- Die ÖBB stärken mit der Weiterentwicklung der Arbeitsbedingungen durch den Aufbau von arbeitsbedingten Ressourcen und durch die Reduktion potenziell gesundheitsgefährdender Belastungen die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aller Mitarbeiter:innen.
- Eine weitere Aufgabe des Gesundheitsmanagements ist die fachliche und organisatorische Steuerung von Themen, die sich aus der Schnittstellenfunktion mit der Wellcon / Arbeitsmedizin ergeben. Darunter fallen die Organisation von Impfungen ebenso wie das Planungs- und Berichtswesen, die Abrechnung als auch das Clearing der Jahrespräventionszeiten und der ÖBB32-Tauglichkeitsuntersuchungen. GRI 403-3

Umsetzungsschwerpunkte im Jahr 2022

Im Jahr 2022 konnte im betrieblichen Gesundheitsmanagement wieder ein umfassendes Angebot für die Mitarbeiter:innen bereitgestellt werden. Parallel dazu erfolgte die Umsetzung der Transformation in das neue Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit, welches seit Anfang 2023 seine Dienstleistungen erbringen wird.

Basierend auf den vier Fokusthemen wurden nachfolgende Maßnahmen im Jahr 2022 umgesetzt:

Arbeitsfähigkeit erhalten

Umsetzen des fünf Risiken-Checks in Kooperation mit der BVAEB an neun Dienststellen mit 691 Teilnehmer:innen. Muttermalscreenings an vier Standorten mit 237 Teilnehmer:innen in Zusammenarbeit mit der Krebshilfe Österreich, 33 Webinare mit rd. 900 Teilnehmer:innen zu den Themen Vorsorge, Frauen- und Männergesundheit, Krebsprävention, Sensibilisierung Bewegung, Haltung und psychische Gesundheit. GRI 2-23

Arbeitsfähigkeit fördern

Ausrollung des Präsenzmanagements, durch regelmäßigen Erfahrungsaustausch und verpflichtende Gespräche (Präsenzdialog) zwischen Mitarbeiter:innen und ihrer Führungskraft, in der ÖBB-Personenverkehr AG sowie zusätzlich Schulung von neuen Führungskräften im ÖBB-Konzern auf freiwilliger Basis. Bündelung der psychosozialen Beratung unter einer Hotline inkl. Berücksichtigung einer zukünftig einheitlichen Dokumentation sowie Koordination von FSME- und Grippeimpfungen.

Ein besonderer Fokus wurde bei der Förderung der Gesundheitskompetenz von ÖBB Mitarbeiter:innen im Rahmen der Entwicklung des niederschweligen, ÖBB-spezifischen Präventionsprogramms Gesundheit auf Schiene gelegt. Ziel ist die nachhaltige Verbesserung des Lebensstils mit besonderem Fokus auf den Anforderungen aus dem jeweiligen Arbeitsalltag. Dafür wurden die drei Module Stress, Haltung und unregelmäßiger Dienst entwickelt. Die Module orientieren sich an dem berufsorientierten Untersuchungsprogramm der BVAEB, Gesundheit und Beruf (GUB), das im Jahr 2022 in Betrieb genommen wurde. Das ÖBB-Programm Gesundheit auf Schiene sieht einen dreitägigen Aufenthalt in einer von drei externen Gesundheitseinrichtung vor. Teil des Programms ist ein medizinisches Ein- und Austrittsgespräch sowie spezifische Workshops und aktive Einheiten. Darauf basierend folgt ein sechsmonatiges online Nachbetreuungsprogramm mit dem Ziel, das Erlernte in den Alltag, beruflich wie auch privat, überzuführen. Hierbei wird besonderes Augenmerk auf verschiedene Lerntypen als auch den hohen Anteil an unternehmensspezifischen Berufsgruppen innerhalb der ÖBB gelegt. Im Rahmen der Produktentwicklung erfolgten im ersten Halbjahr drei Pilotprojekte mit 72 Teilnehmer:innen. Die ersten buchbaren Termine (November und Dezember) wurden mit 60 Teilnehmer:innen angenommen.

Ergänzend unterstützen die ÖBB das BVAEB-Präventionsangebot Resilienzpark Sitzenberg Reidling. Dieses ist spezialisiert auf eine nachhaltige Lebensstiloptimierung. Dieses Gesundheitsförderungsangebot umfasst einen Basisaufenthalt von 15 Kalendertagen und einen separaten acht Kalendertage umfassenden Folgeaufenthalt. Die ÖBB unterstützen die Teilnahme ihrer Mitarbeiter:innen an den in Sitzenberg Reidling angebotenen Maßnahmen der Gesundheitsförderung und Prävention durch die Gewährung von Sonderurlaub für Teile des Aufenthalts. Im Zeitraum von Jänner bis Oktober 2022 haben 134 Mitarbeiter:innen daran teilgenommen und mindestens ihre erste Präsenzeinheit absolviert. GRI 403-2, 403-6

Arbeitsfähigkeit wiederherstellen

Im Fokus stand die Weiterentwicklung des Prozesses zur Betrieblichen Wiedereingliederung nach der Case-Management Methode (bedarfsorientierte Steuerung) unter Berücksichtigung von Mitarbeiter:innen, welche aus Rehabilitationsmaßnahmen zurück an den Arbeitsplatz kommen.

Strategische und operative Integration des Gesundheitsmanagements im ÖBB-Konzern

Konzernweite Durchführung der Schulungen zu Gesundem Führen und Suchtprävention, verpflichtend für alle Führungskräfte im ÖBB-Konzern. 2022 wurden 168 Führungskräfte geschult, den verbleibenden Führungskräfte werden im Jahr 2023 diese Schulungen erneut angeboten. Ebenso erfuhr die Suchtprävention für Lehrlinge eine Anpassung der Interventionskette.

Basierend auf den Ergebnissen der Mitarbeiter:innenbefragung 2021 zum neuen Arbeitsfähigkeitsindex wurden konzernweit 42 Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitsfähigkeit umgesetzt – insbesondere mit Fokus auf die Arbeitsbewältigung. Diese Maßnahmen spannen den Bogen von Führungskräfte-Coachings und Führungskräftebildung über qualitative Analysen etwa im Rahmen von Fokusgruppen bis hin zu zielgruppenspezifischen Angeboten für Teams und Mitarbeiter:innen. Die Beratung der Führungskräfte erfolgte dabei im 1. Halbjahr durch die Gesundheitsmanager:innen der jeweiligen Konzerngesellschaften. Die Dokumentation aller Maßnahmen lag ab dem 2. Halbjahr 2022 im Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit.

Mit dem Gütesiegel für betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) rezertifiziert wurden für die Jahre 2022-2024 die ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo AG und ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, für 2023 wurden bereits für die ÖBB-Technische Services GmbH und ÖBB-Business Competence Center GmbH Rezertifizierungsanträge gestellt. GRI 403-5, 403-6, 404-2

Resümee 2022

Das Jahr 2022 war von umfangreichen Maßnahmenumsetzungen anhand der vier Fokusthemen geprägt, ebenso wie von der Umsetzung der Transformation in das neue Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit. Schwerpunkte waren die Definition der neuen Beratungsprozesse, die Beschreibung und Umsetzung der technischen Unterstützung, die fachliche Standortbestimmung der Mitarbeiter:innen als auch deren Weiterqualifizierung sowie der gesamte Umfang eines begleitenden Changemanagements. Weiters wurde der Fokus auf das Recruiting von Expert:innen im multiprofessionellem Team als auch auf das regionale Management des Lösungscenters sowie noch fehlender Ressourcen in der regionalen Beratung gelegt.

Ausblick 2023

2023 gilt als das Umsetzungsjahr, in dem die neuen Dienstleistungen des Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit erstmals angeboten werden. Hierbei gilt es Führungskräfte bestmöglich inhaltlich abzuholen, die richtigen Schlüsse zu ziehen und das Beratungsangebot nach dem jeweiligen individuellen Bedarf zu konzipieren. Ein besonderer Schwerpunkt wird auch auf das Präventionsprogramm Gesundheit auf Schiene gelegt werden. Das Ziel ist es, möglichst viele Teilnehmer:innen für das Angebot zu begeistern. Die im Jahr 2023 stattfindende Mitarbeiter:innenbefragung wird auch wieder den 2021 erstmalig erhobenen Arbeitsfähigkeitsindex beinhalten. Angesichts des positiven Ergebnisses im Jahr 2021 als auch den wachsenden Herausforderungen für die Mitarbeiter:innen ist der Zielanspruch ein Beibehalten des Ergebnisses.

Weitere wesentliche Maßnahmen. Gesundheit, Safety und Security (Auszug)

Weiterentwicklung WARN App (Heranfahren gegen Halt) |

Technische Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen beim „Heranfahren gegen Halt“ zur Reduktion von Signalüberfahrungen.

Ermittlung und Beseitigung von hintergründigen Ursachen nach Arbeitsunfällen |

Sicherstellung einer systematischen Aufarbeitung von Arbeitsunfällen, um aufgetretene Fehler und Abweichungen zu analysieren bzw. nachhaltig zu beheben.

Forcierung der Videoüberwachung | Verstärkte Videoüberwachung in Abstellanlagen zur Erfassung von Sachschäden und Graffiti.

Das Programm PROTEC | Das Programm PROTECT steigert den jährlich gemessenen Reifegrad der Informationssicherheit für den gesamten Konzern.

Target Operation Model (TOM) | Durch die Umsetzung des Target Operating Models der Informationssicherheit kann das interne Know-how in den ÖBB weiter auf- und ausgebaut werden und künftige Themen vorangetrieben werden.



G.11. Vielfalt und Chancengleichheit

Managementansatz

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

Chancengleichheit ist ein Merkmal moderner Unternehmensführung und Voraussetzung für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg. Die ÖBB übernehmen gesellschaftliche Verantwortung und wollen Vorbild für andere Unternehmen sein. Daher setzen sie sich für eine umfassende Chancengleichheit ein – unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, von Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie behandeln jeden Menschen mit Respekt und tolerieren keinerlei Diskriminierung. Im besonderen Maße gilt das auch für Menschen mit Behinderungen, die nicht nur als Kund:innen, sondern auch als künftige Mitarbeiter:innen gezielt angesprochen werden. Diversity-Management geht über Chancengleichheit hinaus und nutzt die Vielfalt der Beschäftigten zum Vorteil aller Beteiligten, mit dem Ziel, die ÖBB vielfältiger und somit produktiver sowie resilienter zu machen.

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

Zielsetzungen bis 2026

- Die ÖBB wollen den Anteil von Frauen im Gesamtkonzern (In- und Ausland) bis 2026 auf 17% anheben. Der Frauenanteil bei Führungskräften soll sukzessive gesteigert werden.
- Ziel ist die Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung (Inland) inkl. Stiftungslehrlingen auf mindestens 20% und darüber hinaus.
- Die ÖBB wollen den Anteil von Frauen bei Weiterbildungsprogrammen (Inland) der ÖBB akademie auf 25% anheben.
- Die ÖBB schaffen für Menschen mit Behinderung ein inklusionsorientiertes Arbeitsumfeld und streben bis 2026 einen Anteil der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen von 4% im Inland an.

Zur Erreichung dieser Ziele sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, z. B. Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS, ÖIF und verschiedenen NPOs), Qualifizierungsangebote im Diversity-Management sowie Disability Awareness Trainings. Die bestehenden Programme zur Laufbahnentwicklung wurden in digitalisierter Form angeboten und überdurchschnittlich häufig genutzt. Dazu zählen das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen sowie Onlinecoaching für Frauen. Darüber hinaus wurde nach der erfolgreichen konzernweiten Implementierung des Frauenkarriereindex (FKi) weitere Schritte gesetzt (u. a. Tiefenexploration und Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur Frauenförderung in den Teilgesellschaften). Durch die Erreichung des Ziels, den Anteil von Frauen in Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie im Inland auf 25% anheben, wird ersichtlich, dass die gesetzten Maßnahmen den gewünschten Erfolg erzielen. Die gesetzten Maßnahmen werden in den Highlights 2022 näher erläutert.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick, Stichtag 31.12. GRI 405-1

	2021		2022		divers
	Frau	Mann	Frau	Mann	
Aufsichtsräte (Köpfe) / Anteil (%) (alle Konzern-AGs exkl. Belegschaftsvertreter)	18 / 58,1	13 / 49,1	18 / 58,1	13 / 41,9	0 / 0,0
Aufsichtsräte (Köpfe) / Anteil (%) (alle Konzern-GmbHs exkl. Belegschaftsvertreter)	8 / 29,6	19 / 70,4	8 / 28,6	20 / 71,4	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen ÖBB-Konzern gesamt (Köpfe) / Anteil (%) ¹⁾	6.199 / 14,2	37.474 / 85,8	6.715 / 15,1	37.653 / 84,9	1 / 0,0
Führungskräfte (Köpfe) / Anteil (%) ¹⁾	115 / 15,4	632 / 84,6	136 / 18,0	618 / 82,0	0 / 0,0
Lehrlinge (Köpfe) / Anteil (%) ²⁾	398 / 19,9	1.599 / 80,1	414 / 20,9	1.564 / 79,1	0 / 0,0
Anzahl der externen Aufnahmen (Köpfe) / Anteil (%)	757 / 24,4	2.351 / 75,6	1.021 / 25,7	2.954 / 74,3	1 / 0,0
<i>davon unter 30 Jahre alt</i>	<i>370</i>	<i>1.186</i>	<i>500</i>	<i>1.432</i>	<i>1</i>
<i>davon 30 bis 50 Jahre alt</i>	<i>326</i>	<i>911</i>	<i>445</i>	<i>1.179</i>	<i>0</i>
<i>davon über 50 Jahre alt</i>	<i>61</i>	<i>254</i>	<i>76</i>	<i>343</i>	<i>0</i>
Mitarbeiter:innen ÖBB akademie (Köpfe) / Anteil (%)	334 / 21,5	1.217 / 78,5	295 / 38,6	470 / 61,4	0 / 0,0
Prozentsatz der Mitarbeiter:innen mit Behinderung	3,0		2,8		
Anzahl der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen	82	644	75	603	0

¹⁾ In - und Ausland.

²⁾ inkl. Stiftungslehrlinge.

Altersstruktur in den Aufsichtsräten

Im Jahr 2022 waren in den Aufsichtsräten aller Konzern-AGs exkl. Belegschaftsvertreter keine Person unter 30 Jahre, elf Personen waren zwischen 30 und 50 Jahren und 18 Personen über 50 Jahre alt. In den Aufsichtsräten der Konzern-GmbHs (exkl. Belegschaftsvertreter:innen) war keine Personen unter 30 Jahre, 14 Personen waren zwischen 30 und 50 Jahren und 14 Personen über 50 Jahre alt. GRI 405-1

Highlights 2022

Gleichbehandlung

2022 wurde im Gleichstellungsmanagement die Workshopreihe – zwischen regionalen Gleichstellungsbeauftragten und Lehrlinge zum Thema Gleichbehandlung – fortgeführt und auch Dialogveranstaltungen mit den Jugendvertrauenspersonen organisiert, um relevante Themen / Problemstellungen zu identifizieren und Erfahrungen auszutauschen.

Frauenförderung

Frauen-Karriere-Index (Tiefeninterviews und Maßnahmen in Teilgesellschaften)

Der Frauen-Karriere-Index (FKi) ist das Management-Tool für mehr Frauen in der Führung. Als erstes Messinstrument für die Entwicklung erfolgreicher Frauenkarrieren bietet er auch für die ÖBB Unterstützung in den Bereichen New Leadership, Diversity und Transformation.

Um passgenaue Maßnahmen für die Teilgesellschaften zu identifizieren, wurden (nach der erfolgreichen konzernweiten Indexierung und Implementierung) Tiefeninterviews geführt und ab Herbst die Umsetzung der Maßnahmen in den Teilgesellschaften gestartet.

Die bestehenden Programme zur Laufbahnentwicklung wurden wieder in digitalisierter Form angeboten und überdurchschnittlich häufig genutzt. Dazu zählen Onlinecoaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen. Bei Letzteren wurde über relevante Themen wie z. B. Personal Branding, Jobsharing oder „SHE goes Digital“ diskutiert. Themen die uns auch im Unternehmen weiterbringen und für einige Highlights gesorgt haben (Organisation eines Treffens mit den Netzwerken der DB und SBB; Workshop mit Female Founders zu „Personal Branding“ oder Öffnung einiger Netzwerktreffen für Mitarbeiter:innen / Kolleg:innen).

Neue Vereinbarkeitsangebote (betriebsnaher Kindergarten und „Alles Clara“)

Ein wichtiger Faktor für die Arbeitgeberattraktivität ist die Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dafür stehen bei den ÖBB eine österreichweite Kinderbetreuung in den Ferien und an Fenster- und Landesfeiertagen, betriebsnahe Kindergärten, Nannies4ÖBB-Kids sowie die RailMap*Vereinbarkeit Beruf und Privat zur Verfügung. So wurde im September 2022 ein weiterer betriebsnaher Kindergarten (TIMI'S MINI MINTS am Standort „Las-salle5“) eröffnet. Des Weiteren wurde mit „Alles Clara“ ein Pilotprojekt (digitale Plattform für Pflege- und Entlastungsberatung) gestartet, um ÖBB Mitarbeiter:innen bei der Pflege eines nahen Angehörigen zu unterstützen.

Um den Kontakt zu halten und zu den relevanten / aktuellen Vereinbarkeitsangeboten zu informieren, wurden wieder in regelmäßigen Abständen Elternnetzwerktreffen organisiert (u. a. „Familiäre Fürsorge und elterliche Erwerbstätigkeit im Wandel“ oder „As ÖBB we Care – Vereinbarkeit von Beruf und Privat“).

Diversity Charta 2026 (Soll-Ist-Vergleich)

Die Ziele bis 2026 beschäftigen sich mit der Anhebung des Frauenanteils und der Frauenförderung (Gleichstellungsplan). Verglichen mit dem Jahr 2021 konnte sowohl der Frauenanteil im gesamten ÖBB-Konzern auf 15,1% (+0,9% vgl. Vj), aber auch der Anteil der Frauen in Führungspositionen auf 18,0% (+2,6% vgl. Vj) erhöht werden. Dies spiegelt sich auch im Anteil der neu ins Unternehmen aufgenommen Frauen, der Frauenanteil bei externen Aufnahmen (Inland) konnte 2021 auf 25,7% (+1,3% vgl. Vj) gesteigert werden. Ein Plus von 1,0% im Vergleich zum Vorjahr ergab sich beim Frauenanteil der Lehrlinge mit 20,9%. GRI 405-1

Leuchtturmprojekte

Im Zuge von diversen Kooperationen / Initiativen erfolgte auch 2002 wieder die gezielte Ansprache von Mädchen, Frauen und Umsteigerinnen:

SHE GOES DIGITAL

Mit dem Projekt SHE goes DIGITAL 2022 werden Mädchen, Wiedereinsteigerinnen und Frauen 50+ dazu eingeladen, die Chancen der Digitalisierung zu entdecken. Sie tauchen in die Unternehmenswelt ein und erhalten dadurch einen praxisnahen Einblick in das umfangreiche Themengebiet der Digitalisierung. Viele bekannte Unternehmen (z. B. A1, ASFINAG, Coca Cola, ORF) sind ihrem Aufruf gefolgt und beteiligen sich an der Initiative. Auch die ÖBB wollen dazu beitragen, dass digitale Berufe für Mädchen und Frauen attraktiver und darüber hinaus auch Berührungspunkte genommen bzw. gezeigt werden. Darüber hinaus soll gezeigt werden, dass die Digitalisierung bereits in allen Berufsfeldern (in operativen Bereichen als auch im Verwaltungsbereich) angekommen und allgegenwärtig ist. Demensprechend war die ÖBB auch Teil der Initiative SHE goes Digital und hat sich mit vielfältigen Aktionen eingebracht (Einblicke zu Jobs und Karriere bei den ÖBB, Networking mit IT-Rolemodels oder Podiumsdiskussion).

Inklusion

Eine weitere Initiative zur kontinuierlichen Erhöhung der Vielfalt und Nutzung interner Ressourcen ist die erfolgreiche Umsetzung des Programms „Mitarbeiter:innen mit Behinderungen“. Die Implementierung eines Disability-Managements in der ÖBB-Holding AG markiert einen grundlegenden Schritt zur erfolgreichen Umsetzung des Programms. Damit gehen Disability-Awareness-Schulungen für Führungskräfte sowie Schulungen zur barrierefreien Kommunikation einher. Im ÖBB-Konzern haben 678 Mitarbeiter:innen gesundheitsbedingte Einschränkungen, deren Grad der Behinderung bei über 50% liegt. Ihnen stehen ein Spezialist für Disability-Management und Barrierefreiheit am Arbeitsplatz sowie die Konzernbehindertenvertrauenspersonen persönlich zur Seite. Der Schwerpunkt wurde auch 2021 auf Kompetenzentwicklung im Bereich barrierefreie Kommunikation gelegt. Der praxisbezogene Wissenstransfer erfolgte mittels Webinaren und der Konzeption eines E-Learning-Programms. Darüber hinaus wurde auch in der Diversity-Charta 2026 die Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen auf 4% als Ziel verankert.

Die in der Charta der Inklusion festgelegten weiteren Schritte wurden erfolgreich umgesetzt. Im Dezember 2021 wurde der Aktionsplan 2026 und mit ihm die Umsetzung von grundlegenden Maßnahmen zur Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen im Konzern Inland präsentiert. Zu den grundlegenden Maßnahmen zählen die Checkliste zur Evaluierung der barrierefreien Arbeitsplätze oder die Kooperation mit der my ability-jobbörse, damit sich möglichst viele Menschen mit Behinderungen für geeignete Jobs bewerben.

Als inklusiver Mobilitätsdienstleister stehen die ÖBB im regelmäßigen Austausch mit Vertreter:innen von Behindertenorganisationen und Politik zum Thema „Barrierefreiheit und barrierefreies Reisen“. Mit ihnen diskutieren sie aktuelle Projekte, Bedürfnisse und Lösungsansätze. Unter anderem hat auch im April 2022 in der ÖBB Unternehmenszentrale eine Dialogveranstaltung dazu stattgefunden. Das Top-Management hat mit Vertreter:innen aus der Politik, dem Österreichischen Behindertenrat (ÖBR) und der Behindertenanwaltschaft über Mobilitätsbedürfnisse und den aktuellen Stand beim barrierefreien Reisen mit den ÖBB diskutiert.

Unter dem Motto „Barrierefreiheit bringt allen was“ setzten die ÖBB anlässlich des Europäischen Tags der Inklusion (05.05.) und des Internationalen Tags der Gebärdensprache (23.09.) am Bahnhof Innsbruck und Klagenfurt auch 2022 wieder ein besonderes Zeichen. Gemeinsam mit Vertreter:innen von Behörden und Organisationen wie Blinden- und Sehbehindertenverband, Gehörlosenverband, Caritas sowie Reisenden sollen Barrieren bewusst gemacht und abgebaut werden.

„It works II“

Im Film „It works II“ zeigt ÖBB-Infrastruktur Mitarbeiter Michael Hagleitner wie Inklusion im Alltag funktioniert. Der Film ist die Fortsetzung einer Doku aus dem Jahr 1998 über drei Personen mit körperlichen Einschränkungen. Mehr als zwanzig Jahre später stellt sich der Regisseur die Frage, wie es den drei Burschen – aus denen mittlerweile Männer geworden sind – auf ihrem Weg ergangen ist. Der beeindruckende Film von Fridolin Schönwiese feierte im November 2022 seine Premiere und im Dezember 2022 luden die ÖBB zu einer besonderen Dialogveranstaltung. Rund 200 Mitarbeiter:innen sowie mehrere Vertreter:innen von Behindertenorganisationen folgten der Einladung und konnten sich von einem vielfältigen Rahmenprogramm überzeugen: Nach einer Eröffnungsrede von CEO Andreas Matthä, hatten im Anschluss an den Film alle Gäste noch die Gelegenheit sich zum Gesehenen sowie auch Programmen und Initiativen in der ÖBB zur Förderung von Inklusion auszutauschen. Dabei standen die Kolleg:innen vom Gleichstellungs- / Diversity-Management, Betriebsrat, Regisseur Fridolin Schönwiese sowie Vertreter:innen der ÖBB Partnerorganisationen für Gespräche zur Verfügung.

Interkulturelle Kompetenz

Die ÖBB stehen vor einem Generationenwandel im Unternehmen und Österreich inmitten einer soziodemografischen Bevölkerungsentwicklung. In diesem Kontext ist die Erschließung des Arbeitskräftepotenzials mit multikulturellem Hintergrund eine zentrale Herausforderung und ein ökonomisches Ziel. Das gilt gleichermaßen für die Zusammensetzung der Belegschaft wie für die Bearbeitung des Mobilitätsmarktes. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen Kooperationen wie z. B. mit der Volkshilfe, dem Österreichischen Integrationsfonds, aber auch interne Diskussionsveranstaltungen (wie beispielsweise "Österreich und Türkei" im Vorfeld (17.05.) des Welttags der kulturellen Vielfalt für Dialog und Entwicklung) oder auch die ÖBB Sprachlernbörse. Besonders erwähnenswert ist auch die Lehrausbildung von geflüchteten unbegleiteten Jugendlichen mit Asylstatus. Diese Initiative wird bereits seit 2012 mit dem Verein Lobby.16 und seit 2016 auch mit Unterstützung des AMS vorangetrieben. Dabei wird der Fokus auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt.

Aktives Community-Building (Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit der Volkshilfe)

Mitarbeiter:innen und Reisende aus unterschiedlichen Kulturen sind für die ÖBB eine große Bereicherung: Die Auseinandersetzung unter den Fahrgäst:innen und mit dem Personal der ÖBB sind die Motivation das Programm „Sicher & Respektvoll – Gemeinsam unterwegs“ zu starten. Mit diesem Programm soll mit Gatekeeper:innen in den einzelnen Communitys in Austausch getreten und der Dialog gefördert werden. Beteiligt sind über 3.100 Kolleg:innen aus mehr als 80 Ländern, die im ÖBB-Konzern arbeiten – Tendenz steigend. Diese Vielfalt an Kulturen und Sprachen soll nun aktiv genutzt werden. Die Sprachlernbörse ermöglicht es, Sprachlernpartner:innen zu finden und mit diesen in der Freizeit selbstständig einen kostenfreien Sprachtausch (Tandem) zu organisieren.

Ausblick und Resümee 2022

Es ist ein strategisches Ziel, den Frauenanteil im Gesamtkonzern zu erhöhen. Um dieses Ziel konsequent und nachhaltig voranzutreiben wurde der Frauen-Karriere-Index (FKi) erhoben. Weiters wurde im Anschluss an die Tiefenexploration mit Interviews ein Maßnahmenkatalog für die Teilgesellschaften erstellt und die Vorbereitung zur Umsetzung und zum Monitoring vorangetrieben. Darüber hinaus tragen Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS, ÖIF und verschiedenen NPOs) zum Empowerment bei. Dazu zählen Qualifizierungsangebote im Diversity-Management, bestehenden Programme zur Laufbahnentwicklung in digitalisierter Form, das Onlinecoaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen.

Mit der Implementierung des Lösungscenters Inclusion & Diversity im Dezember 2022 in die ÖBB-Business Competence Center GmbH ist ein wichtiger, weiterer Schritt in Richtung moderner Arbeitsmodelle, Generationenwandel und Zukunft hergestellt worden. Das Lösungscenter harmonisiert die Inklusions- und Diversityarbeit in den ÖBB und setzt sich zum Ziel, in den nächsten Jahren die Entwicklung und Herstellung einer respektvollen, offenen Arbeitskultur mit gleichen Chancen für alle Mitarbeiter:innen im ÖBB-Konzern weiter zu verankern.

Weitere wesentliche Maßnahmen. Vielfalt und Chancengleichheit (Auszug)

Kompass – 100 Frauen, 100 Chancen | Kooperation mit dem österreichischen Integrationsfonds um Frauen beim Berufseinstieg und beim Aufbau eines beruflichen Netzwerks zu unterstützen.

Gesundheitskampagne 2.0 | Einzug von Gendermedizin ins betriebliche Gesundheitsmanagement.

Trainbow Europe Konferenz | ÖBB und QBB als Host des Jahrestreffens von LGBTIQ+ Verein der europäischen Bahnen.



G.12. Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrecht

Die ÖBB sind eines der größten Unternehmen Österreichs und befinden sich in öffentlichem Eigentum. Daraus resultiert eine besondere Verantwortung in den Bereichen Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte. Für eine konsequente und einheitliche Prävention vor insbesondere Wirtschaftskriminalität und Korruption ist in der ÖBB-Holding AG der Bereich Konzern Compliance zentral installiert. Ebenso ist das Thema „Datenschutz“ zentral im Bereich Konzernrecht in der ÖBB-Holding AG angesiedelt.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Anzahl der Mitarbeiter:innen, die die Schulung "EU Datenschutzgrundverordnung 2018" und vergleichbare E-Learnings abgeschlossen haben	3.545	2.767
Anzahl der Mitarbeiter:innen, die die Schulung "EU Datenschutzgrundverordnung 2018" abgeschlossen haben	811	2.037
Datenschutz in der Praxis für Führungskräfte (NEU 2021)	70	9
Datenschutz in der Praxis für Mitarbeiter:innen (NEU 2021)	2.664	721
Meldungen auf Basis von Data-Breach-Notification-Duty (ÖBB-Konzern) (Anzahl) GRI 418-1	3	3
Abschlussquote des E-Learning-Compliance, welches Mitarbeiter:innen mit IT-Zugang zur Verfügung gestellt wird und unter anderem auch im Onboarding-Prozess etabliert ist	>90%	>90%

Datenschutz

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

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

In Anlehnung an die internationalen Normen ISO 9001 und ISO / IEC 27001 ist das DSMS auch auf einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess ausgerichtet. Dieser erfolgt entsprechend dem Grundgedanken des Plan-Do-Check-Act-Modells (PDCA – Planen, Durchführen, Prüfen, Handeln). In jeder ÖBB Konzerngesellschaft ist ein:e Datenschutzbeauftragte:r mit der Überwachung der Einhaltung von rechtlichen und internen Vorschriften betraut und berät sowohl das Management als auch die Mitarbeiter:innen in allen Fragen des Datenschutzes. Durch verpflichtende Unterweisungen werden Mitarbeiter:innen die Grundlagen und Neuerungen beim Datenschutz nähergebracht. Zusätzlich werden Datenschutzaudits durchgeführt, um das vorhandene System einer regelmäßigen Prüfung zu unterziehen. GRI 2-26

Highlights Datenschutz 2022

Im Rahmen von halbtägigen Schulungen, die – soweit pandemiebedingt möglich – als Präsenzschulungen abgehalten worden sind, wurden in 14 Terminen über 200 Mitarbeiter zum Thema Datenschutz informiert, sensibilisiert und auf dem aktuellen Stand gehalten.

Aktualisierung der Risikobewertung zum Datenschutz

Mit der Neuausrichtung der Risikobewertung zum Datenschutz wurde 2020 gestartet. Die Einrichtung des Systems wurde Ende 2021 abgeschlossen, die Risikobewertungen in den Gesellschaften starteten im 1. Quartal 2022. Von den insgesamt in den Verzeichnissen der Verarbeitungstätigkeiten enthaltenen Eintragungen wurden mehr als die Hälfte einer Risikobewertung unterzogen.

Ausblick Datenschutz 2023

Zertifizierung des DSMS

In Zusammenarbeit mit dem Bereich IT sollen im Jahr 2023 in der ÖBB-Holding AG die Voraussetzungen für eine Zertifizierung des DSMS (Datenschutzmanagementsystems) nach ISO 27701 evaluiert werden. Voraussetzung dafür ist eine Zertifizierung des ISMS (Informationsmanagementsystems) nach ISO 27001.

Überarbeitung der Datenschutzinformation für Mitarbeiter:innen

Seit dem Inkrafttreten der DSGVO ist im HR-Portal für Mitarbeiter:innen eine Datenschutzinformation verfügbar, die wesentliche Aspekte der Datenverarbeitungen im Rahmen des Dienstverhältnisses offenlegt. Diese Information soll 2023 grundlegend überarbeitet werden.

Transparenz

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

Der ÖBB-Konzern verfügt über funktionierende Kontrollorgane bzw. Kontrollmechanismen, die ihre Aufgaben wahrnehmen. Die Aufgaben des Aufsichtsrats ergeben sich aus Gesetz sowie Satzung bzw. Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat. Dem höchsten Kontrollorgan (Aufsichtsrat), welches fünfmal im Jahr ordentliche Sitzungen und bei Bedarf zusätzliche außerordentliche Sitzungen abhält, werden – neben den Finanz- und Tätigkeitsberichten im Rahmen des in nahezu jeder Aufsichtsratssitzung gelegten Berichts des Vorstands an den Aufsichtsrat – regelmäßig insbesondere standardisierte Berichte zu den Themenbereichen Human Resources, Compliance, Revision, Datenschutz, Risikomanagement, Internes Kontrollsystem, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Diversity übermittelt. Kritischen Themen wird auch mit Ad hoc-Berichten an den Aufsichtsrat und Information an den Eigentümer begegnet. GRI 2-15, 2-16

Compliance

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

Alle Organe und Bedienstete des ÖBB-Konzerns fallen unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen. Dementsprechend ist ein integriertes Verhalten unabdingbar. Als Kernpunkt der Compliance-Auffassung dient der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns. Dieser verbindliche Verhaltenskodex beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet. ÖBB Mitarbeiter:innen sind grundsätzlich verpflichtet, unverzüglich und nachweislich ihre Arbeitgeberin zu verständigen, sobald ihnen zur Kenntnis gelangt, dass ein Interessenkonflikt auftreten könnte. Je höher die dienstliche Funktion der Person ist, umso kritischere Beurteilungsmaßstäbe müssen bei der Vermeidung von Interessenkonflikten angelegt werden. Aufgrund der Eigentümerstruktur des ÖBB-Konzerns ist zudem auch der Bundes Public Corporate Governance Kodex einzuhalten, welcher ebenso Maßnahmen zur Vermeidung und Offenlegung von Interessenkonflikten festlegt. GRI 2-24, 2-15

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

Compliance geht jedem compliance-relevanten Hinweis konsequent nach. Sachverhalten mit einem Verdacht auf Wirtschaftskriminalität oder Korruption können durch Hinweisgeber:innen jederzeit an die Compliance Organisation gemeldet werden. Das kann telefonisch, per Post, per Mail und auch persönlich, aber jedenfalls vertraulich, erfolgen. Anonyme Meldungen sind ebenfalls möglich. Zusätzlich wurde ein elektronisches Hinweisgeber:innen-System implementiert. GRI 2-24, 2-25, 2-26

Ergänzend werden anlassunabhängige Prüfungen und Gefährdungsanalysen durchgeführt. Weiters unterstützt Compliance die Rechtsabteilungen des ÖBB-Konzerns im Bereich des Wettbewerbsrechts. Der ÖBB-Konzern ist bestrebt, das Compliance-Managementsystem laufend zu evaluieren und unter Berücksichtigung neuer rechtlicher Vorgaben weiterzuentwickeln. Dabei trägt die Teilnahme des Chief-Compliance-Officers an der Arbeitsgruppe „Transparency International – Austrian Chapter“ unter anderem dazu bei, dass die Methoden und Maßnahmen von Compliance immer den aktuellen Best-Practice-Ansätzen entsprechen. Auch die Mitarbeit von Compliance im Integritätsbeauftragten-Netzwerk des österreichischen Bundesamts zur Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung dient diesem Zweck.

Highlight Compliance 2022

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

Ausblick Compliance 2023

Im Jahr 2023 soll eine englischsprachige Version des neugestalteten E-Learnings in den Auslandsgesellschaften ausgerollt werden. Damit wird das Bewusstsein der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns für Compliance-Risiken, welche in konkreten Situationen im Arbeitsalltag auftreten können, geschärft. Das sich stetig verdichtende regulatorische Umfeld betont die zunehmende Relevanz eines ausgeprägten Compliance-Bewusstseins.

Menschenrechte

Der ÖBB-Konzern handelt gemäß den gesetzlichen Vorschriften in Österreich, in Europa sowie an allen Unternehmensstandorten außerhalb Europas. Es gelten die verfassungsrechtlich gewährten Grundrechte, insbesondere der Gleichheitsgrundsatz nach dem Bundes-Verfassungsgesetz, sowie die europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK). Über die Einhaltung dieser Rechte wachen unabhängige Gerichte. Als Mitglied der Wirtschaftskammer bekennt sich der ÖBB-Konzern auch zu deren Grundsätzen „Menschenrechte, Umweltstandards, Sozialstandards“ und ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Darüber hinaus gibt es im Personalbereich weitere konkrete Vorgaben und Maßnahmen hinsichtlich Chancengleichheit, Vielfalt und Inklusion (siehe Kapitel G.11.).

Die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG ist als interner Dienstleister vor allem für die Sauberkeit und Sicherheit an den Bahnhöfen verantwortlich. Dabei ist es von besonderer Bedeutung alle Menschen, mit denen als Unternehmen interagiert wird – also sowohl Mitarbeiter:innen als auch Kund:innen mit Würde und Respekt zu behandeln. Die Wahrung der Menschenrechte ist die Basis dafür. Alle Mitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG werden grundsätzlich darauf geschult, sich aus gefährlichen Situationen zurückzuziehen und Deeskalation als wichtigste Handlungsprämisse anzusehen. Auch die internen Arbeitsanweisungen und die intern entwickelten Verhaltensstandards bilden diese Vorgangsweise ab.

Die Rail Cargo Group beschäftigt international rd. 5.900 Mitarbeiter:innen in 15 Ländern. Die Vorstände der Rail Cargo Group sowie die jeweiligen Geschäftsführer:innen haben im Jahr 2019 die „Children’s Rights, Human Rights and Forced Labour Policy“ unterschrieben. Dementsprechend soll die im Jahr 2019 eingeführte Menschenrechtspolitik die Menschenrechte aller Mitarbeiter:innen an allen Standorten sicherstellen und menschenrechtswidrige Arbeitspraktiken ausschließen.

Dies beinhaltet vier Schwerpunkte:

- Die Mitarbeiter:innen haben das Recht, ohne Zwang den Beschäftigungsbedingungen zuzustimmen, und sie können ihr Arbeitsverhältnis mit angemessener Kündigungsfrist jederzeit freiwillig beenden.
- Kinderarbeit, Menschenhandel sowie Zwangsarbeit wird in den Aktivitäten der Rail Cargo Group in keiner Weise betrieben, unterstützt noch toleriert.
- Der unfreiwillige Dienst eines Beschäftigten, die Ausbeutung von Kindern sowie deren Einsatz für gefährliche Arbeiten, körperliche Bestrafung oder Missbrauch werden nicht geduldet.
- Mitarbeiter:innen sind in ihrer Position ausnahmslos legal beschäftigt. Es wird sichergestellt, dass die örtlichen Gesetze für die Beschäftigung, das Studium, ein Praktikum oder eine Lehrstelle eingehalten werden.

Zur Weiterentwicklung der Politik und Umsetzung in Maßnahmen wurde im Jahr 2020 in der Rail Cargo Group eine Risikoanalyse für Menschenrechtsverletzungen durchgeführt. Dort wo Schwerpunkte identifiziert wurden, wurden auch Maßnahmen definiert. Eine der Maßnahmen, Sensibilisierung und Training zum Thema „Menschenrechte innerhalb des Unternehmens“, wurde 2021 ausgerollt und wird in den nächsten Jahren weiterverfolgt. GRI 2-23

Menschenrechte in der Lieferkette

Zusätzlich zu den bestehenden AGBs wurde 2021 im Zuge eines Projekts des Strategischen Konzerneinkaufs ein Verhaltenskodex für Lieferant:innen implementiert. Aufgrund dieser Verpflichtung werden seit 2022 100% der Neuverträge mit Lieferant:innen unter Einhaltung ethischer Grundsätze und allgemeiner Prinzipien über die ÖBB Einkaufsplattform abgeschlossen. Dazu zählen unter anderem die Vermeidung von Korruption und wettbewerbswidrigem Verhalten, die Wahrung der Menschenrechte und die Förderung von Diversität und Gleichbehandlung wie auch das Verbot von Zwangsarbeit. Zusätzlich werden im Rahmen der unabhängigen CSR-Bewertung von unseren strategischen Lieferanten Nachweise eingeholt und Informationen zur Verbesserung des Managementansatzes geteilt.

Weitere wesentliche Maßnahmen. Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte (Auszug)



DATENSCHUTZ

Aktualisierung Risikobewertung zum Datenschutz

COMPLIANCE

Optimierung Verhalten & Regelkonformität

Compliance als Bestandteil der ÖBB-Unternehmenskultur

Vorschriften und Verfahren | Detaillierte Erläuterungen zum Code of Conduct und zu den damit verbundenen externen Rechtsvorschriften.

Persönliche Schulungen | Durchführung von umfassenden Präsenzs Schulungen und Videokonferenzen für Mitarbeiter:innen (inkl. Lehrlinge) im ÖBB-Konzern.

E-Learning Compliance | Anhand von Beispielen aus dem Berufsalltag wird die teilweise komplexe Materie der Prävention von Wirtschaftskriminalität und Korruption praxisnahe erklärt. Das E-Learning wird Mitarbeiter:innen zur Verfügung gestellt und ist unter anderem auch im Onboarding-Prozess etabliert.

Gefährdungsanalyse | Identifikation von Risiken wie z. B. Korruption, wirtschaftskriminellen Handlungen, Wettbewerbs- und Kartellrechtsverstößen oder auch Interessenkonflikten.

Beratungen | Laufende Beratung des Managements und der Mitarbeiter:innen zu compliancerelevanten Themen.

MENSCHENRECHTE

Menschenrechte in der Rail Cargo Group | Risikoanalysen und Maßnahmensetzung für Gesellschaften außerhalb EU Raum.

Weiterbildung Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette | Angebot für eine freiwillige Weiterbildung zu den Themen Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette über die ILO-Kernarbeitsnormen¹⁾ für Führungskräfte / Geschäftsführer:innen und Mitarbeiter:innen im Bereich QSU / CSR²⁾ wurde geschaffen.

¹⁾ Die ILO-Kernarbeitsnormen (International Labour Organization) sind Sozialstandards im Rahmen der Welthandelsordnung, die menschenwürdige Arbeitsbedingungen und einen hinreichenden Arbeitsschutz gewährleisten sollen.

²⁾ QSU ... Qualität, Sicherheit und Umwelt, CSR... Corporate Social Responsibility.

G.13. Soziale Verantwortung

Managementansatz

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

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

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

Zielsetzungen

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

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Von ÖBB gesammelte Spenden für Licht ins Dunkel	27.952	60.150

Solidarität das ganze Jahr

Bereits seit 2009 sind die ÖBB Partnerin und Unterstützerin von LICHT INS DUNKEL. Als große Highlight-Aktion wurde dieses Jahr ein Lehrlingsprojekt der ÖBB-Postbus AG zugunsten des Vereins versteigert. Konkret handelte es sich um einen Puch 500, BJ. 1971, welcher von den Postbus-Lehrlingen aus der Region West fachgerecht zerlegt und restauriert wurde. Im Rahmen der Live-Sendung „ORF III Weihnachtszauber“ wurde der Oldtimer am 17.12.2022 im Rahmen der LICHT INS DUNKEL-Auktion um 34.000 Euro für den guten Zweck versteigert. Im Jahr 2022 konnte durch diese Auktion sowie weitere interne und externe Maßnahmen ein Gesamtbetrag von rd. 60.150 EUR an LICHT INS DUNKEL gespendet werden. In den letzten 14 Jahren konnten durch verschiedenste Maßnahmen von Mitarbeiter:innen und Kund:innen der ÖBB, Spenden in der Höhe von insgesamt rd. 1,4 Mio EUR gesammelt werden. Die Zusammenarbeit mit LICHT INS DUNKEL stellt somit das größte gesellschaftsübergreifende Engagement des ÖBB-Konzerns im Sozialbereich dar.

Auch 2022 halfen die ÖBB mit ihren Mitarbeiter:innen wieder dort, wo Hilfe gebraucht wurde. Nach den schweren Unwetterereignissen in Kärnten Anfang Juli wurde unter anderem eine Spendenaktion für die betroffene Region Gegendtal gestartet. Die eingelangten Spenden der Mitarbeiter:innen wurden schließlich vom ÖBB-Konzern verdoppelt, wodurch insgesamt 45.000 Euro an die Menschen im Krisengebiet gespendet werden konnten.

Der im Februar 2022 ausgebrochene Konflikt in der Ukraine stellte viele vor unerwartete Herausforderungen. Die ÖBB unterstützen die Ukraine und Geflüchtete, die in Österreich ankommen, mit Transport- und Logistikdienstleistungen - icht nur, um Betroffenen zu helfen, sondern auch, um den Industriemotor am Laufen zu halten. Dabei war es aus der Ukraine flüchtenden Menschen seit Beginn des Krieges möglich, mit dem „Not-Ticket Ukraine“ ÖBB Züge und Busse in ganz Österreich kostenfrei zu nutzen. Im November 2022 wurde es vom „Erstankunft Ukraine-Ticket“ abgelöst. Mit der Nachfolgeversion des Tickets ist für erstankommene Vertriebene auch eine Weiterreise an einen sicheren Ort gewährleistet.

Neben Warteräumen, wurde auch die ÖBB Lounge am Wiener Hauptbahnhof zur Notunterkunft umfunktioniert und eine betreute Spielecke für Kinder eingerichtet. Gemeinsam mit der Caritas wurden Vertriebene am Bahnhof unterstützt und mit Getränken, Lebensmitteln und warmer Suppe sowie Hygieneartikeln versorgt.

Nachhaltigkeit für alle

Eines der internen Highlights des Jahres 2022 war die „ÖBB Climate Week“ in Kooperation mit dem Start-Up Glacier. Eine ganze Woche lang konnten sich Mitarbeiter:innen bei spannenden Live-Vorträgen, sowie internen und externen Netzwerktreffen noch intensiver mit den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit auseinandersetzen. Höhepunkt der Woche war der ÖBB Kinoabend bei dem das Railmovie „Generation Change – Wer rettet die Welt?“ der NGO Südwind vorgestellt wurde. Auch in den BahnBistros wurde in dieser Woche ein besonderer Schwerpunkt auf nachhaltige Ernährung gelegt.

Im Zuge der Climate Week wurde auch das erste Modul der Online-Nachhaltigkeit-Schulung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen veröffentlicht. In sechs Modulen je 20 Minuten werden Mythen aufgedeckt, offene Fragen geklärt und das Bewusstsein für Klimaschutz und Nachhaltigkeit geschärft. Die sechs Lerneinheiten beschäftigen sich mit den Themen Klimawandel, Einführung in die Nachhaltigkeit, Nachhaltigkeitspolitik, Nachhaltigkeit bei Unternehmen, im Alltag und bei den ÖBB. GRI 2-17

Im Herbst 2022 wurden zudem erneut 11 weitere ÖBB Mitarbeiter:innen im Rahmen der Climate Academy von Glacier zu sogenannten Climate Rangern ausgebildet. Der Ausbau der „Green Community“ innerhalb der ÖBB forcierte zudem interdisziplinäre Zusammenarbeit von Mitarbeiter:innen aus den unterschiedlichen Gesellschaften und Abteilungen, um den Nachhaltigkeitsgedanken im Unternehmen weiterzuspinnen. So entstand unter anderem unter dem Motto „heute mal anders“ auch ein nachhaltiger Aktionstag, bei dem der Speiseplan in allen 35 BahnBistros österreichweit komplett vegan bzw. vegetarisch gestaltet wurde.

Marketing nachhaltig denken

Im Juni 2022 ging zum ersten Mal der „Green Marketing Award“ – mitinitiiert durch die ÖBB-Werbung – als erster österreichischer Werbepreis für nachhaltiges Marketing über die Bühne. Ausgezeichnet wurden dabei Produkte und Dienstleistungen, die konkrete positive Auswirkungen auf das Leben der Menschen und den Planeten haben. In den drei Kategorien „think different“, „be aware“ und „innovate“ prämierte eine Fachjury auch erstmals die besten Marketingkampagnen für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen. Die Awards in Gold, Silber und Bronze in den jeweiligen Kategorien, wurden im Rahmen einer Gala in den Werkshallen der ÖBB in Simmering an die Siegerteams überreicht.

Die gesamte Veranstaltung wurde unter Einhaltung der Richtlinien des österreichischen Umweltzeichens für Green Meetings und Green Events von der Abteilung der ÖBB-Werbung ausgerichtet. Diese schloss damit auch ihre Lizenzierung für das österreichische Umweltzeichen für Green Meetings und Green Events erfolgreich ab.

Das Jahr 2022 brachte noch weitere Markenerfolge. Die ÖBB sind auch in diesem Jahr die wertvollste Marke Österreichs und holen sich in der „Sustainable Brand“-Studie erneut den ersten Platz. In der Kategorie „Verkehr“ konnten sich die ÖBB nun ebenfalls den ersten Platz sichern.

Nachhaltigkeit auch 2023 auf Schiene

Auch 2023 planen die ÖBB wieder eine ganze Woche im Zeichen der Nachhaltigkeit, um auch weiterhin das Bewusstsein ihrer Mitarbeiter:innen in diesem Bereich zu stärken. Wieder geplant ist auch das ÖBB Bienen- und Blumenradeln in Kooperation mit „Österreich radelt“. Bei dieser Radtour können Radbegeisterte nicht nur einen Beitrag zum Umweltschutz und zur Erhaltung der Artenvielfalt leisten, sondern auch für ihre Gesundheit etwas Gutes tun können. Nach dem Erfolg der ersten Auflage des „Green Marketing Award“ mit insgesamt 83 Einreichungen, wird dieser auch 2023 wieder verliehen. Neben den bereits etablierten Kategorien kommen mit „b-2-be“ und „New Momentum“ zwei weitere hinzu. Die neuen Kategorien richten sich speziell an Personen aus dem B2B-Bereich bzw. Studierende von Universitäten, Fachhochschulen, etc. Zudem wird auch die langjährige Zusammenarbeit mit LICHT INS DUNKEL fortgeführt und rund um die Weihnachtszeit mit internen und externen Maßnahmen unterstützt. Für 2023 ist unter anderem auch geplant, dass wieder ein Oldtimer, von den Lehrlingen der ÖBB Postbus Aktiengesellschaft restauriert und zugunsten LICHT INS DUNKEL versteigert wird.

Kooperationen und Mitgliedschaften (Auszug)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), Xrail, respACT, Greenpeace, RailSponsible, Rail Freight Forward, Institutional Shareholder Services (ISS ESG), klimaaktiv, WOMEN, CEOs FOR FUTURE, Caritas Wien, Licht ins Dunkel, Glacier, CombiNet, ... GRI 2-28

Weitere wesentliche Maßnahmen. Soziale Verantwortung (Auszug)

„Wärme spenden“ für Obdachlose | Sachspenden für die Spendenaktion „Wärme schenken“ der Caritas Wien werden an zwei ÖBB Standorten in Wien entgegengenommen.

Spendenpakete für Bedürftige | Zurückgelassene Güter aus abgeschlossenen Zollverfahren am Rail Cargo Terminal in Budapest werden als Pakete an zivilgesellschaftliche Organisationen gespendet.

„MOVE“ – Wissensvermittlung zu Mobilität und Verkehr | Integriertes, modulares Workshop-Programm für Schüler:innen unterstützt altersgruppenspezifischen Bewusstseinsbildung rund um klimafreundliche Mobilität.

World Clean Up Day | ÖBB Mitarbeiter:innen nehmen an der weltweit größten Bottom-Up-Bürger:innenbewegung teil und sammeln Müll in Wien für eine saubere Umwelt.

ÖBB Bienen- und Blumenradeln | Radbegeisterte Teilnehmer:innen erradeln bei der Intensivaktion in Kooperation mit „Österreich radelt“ die 14. ÖBB Blühwiese für mehr Biodiversität und Artenvielfalt.

CEOs FOR FUTURE | ÖBB präsentieren beim C4F-Lehrlingstag von Lehrlingen entwickelte kleine Photovoltaik-Ladegeräte für Smartphones sowie Augmented Reality Anwendungen für die Lehrausbildung.



G.14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber

Managementansatz

Bei den ÖBB arbeiten täglich mehr als 42.000 engagierte Mitarbeiter:innen sowie rund 1.800 Lehrlinge daran, dass die Züge und Busse der ÖBB ihr Ziel erreichen. Die ÖBB sind damit einer der größten Arbeitgeber und ein wichtiger Impulsgeber für den Jobmarkt in Österreich mit zusätzlichen Standorten im Ausland. Dabei sind sich die ÖBB der zentralen Bedeutung ihrer Mitarbeiter:innen bewusst. Denn auch in Zeiten zunehmender Digitalisierung und Automatisierung sind die Initiativen und das Know-how des Teams das wichtigste Gut des Unternehmens.

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

Mit einer breiten Palette an spannenden und sinnstiftenden Jobs in über 130 Berufsbildern, zählen die ÖBB zu den Top-Arbeitgebern des Landes. Damit das so bleibt, hat das Unternehmen ein Gesamtpaket für seine Mitarbeiter:innen geschnüpft, das laufend weiterentwickelt wird. Viele Angebote für Aus- und Weiterbildung, Work-Life-Balance oder Gesundheitsförderung stehen bereit. Gelebte Diversity sowie langfristige berufliche Perspektiven und sehr gute Sozialleistungen machen die ÖBB über die Grenzen des Unternehmens hinaus interessant für Jobsuchende.

Zielsetzungen

- Mit ihrer Ausrichtung auf nachhaltige Mobilität bieten die ÖBB Jobs mit Sinn („green jobs“) für Mitarbeiter:innen und für die ganze Gesellschaft. Klares Ziel ist es daher bis 2030 unter den Top 10 der Arbeitgeber in Österreich zu bleiben.
- Die ÖBB wollen bis 2027 jährlich rund 3.000 neue Mitarbeiter:innen aufnehmen und dabei den Frauenanteil konzernweit stark erhöhen.
- Die Arbeitskultur ist von Respekt und Vertrauen geprägt, die Mitarbeiter:innenzufriedenheit soll dabei bis 2030 über 70 Punkten gehalten werden.
- Die ÖBB wollen die Frühfluktuationsrate⁷² (im Inland) bis 2030 unter 15% halten.
- Allen Generationen soll sowohl ein vielfältiges, interessantes und spannendes Arbeitsumfeld sowie eine breite Palette an Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Das steigert die Arbeitsqualität sowie -produktivität und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit.

⁷² Fluktuation innerhalb von zwei Dienstjahren.

**Mitarbeiter:innen nach
Arbeitsvertrag Stichtag 31.12.
GRI 2-7, 405-1**

	2021			2022		
	Frau	Mann	divers ¹⁾	Frau	Mann	divers ¹⁾
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns²⁾	43.673			44.369		
Gesamtanzahl der Angestellten nach Arbeitsvertrag						
Angestellte	4.128	10.719	-	4.580	11.588	0
Arbeiter:innen	1.090	9.405	-	1.172	10.210	1
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	674	15.882	-	637	14.415	0
Lehrlinge	307	1.468	-	326	1.440	0
Frühfluktuationsrate (%)	18,5			17,9		

¹⁾ Diese Einteilung wurde erst im GJ 2022 eingeführt.

²⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

Leasing Mitarbeiter:innen

Im Geschäftsjahr 2022 wurden durchschnittlich 577,5 (Vj: 600,3) externe Leasingkräfte (FTE) im ÖBB-Konzern (In- und Ausland), beschäftigt. Die zwei größten Berufsgruppen sind „Handwerk Fahrzeugtechnik – Schiene“ sowie „Reinigung und Security“. GRI 2-8

Voll- und Teilzeit

Im ÖBB-Konzern waren 2022 im Inland 32.713 (Vj: 32.816) Männer und 4.355 (Vj: 3.954) Frauen vollzeitbeschäftigt, sowie 1.534 (Vj: 1.452) Männer und 1.155 (Vj: 1.034) Frauen teilzeitbeschäftigt. GRI 2-7

**Mitarbeiter:innen nach
Arbeitsvertrag Stichtag 31.12.
GRI 2-7**

	2021			2022		
	Frau	Mann	divers ¹⁾	Frau	Mann	divers ¹⁾
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns²⁾	43.673			44.369		
Mitarbeiter:innen - ÖBB-Konzern ²⁾	6.199	37.474	-	6.715	37.653	1
Angestellte	2.917	7.513	-	3.375	8.182	0
Arbeiter:innen	1.090	9.405	-	1.172	10.210	1
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	674	15.882	-	637	14.415	0
Lehrlinge	307	1.468	-	326	1.440	0
Mitarbeiter:innen Inland	4.988	34.268	-	5.510	34.247	1
Angestellte	669	1.293	-	817	1.368	0
Arbeiter:innen	331	3.186	-	341	3.406	1
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0	-	0	0	0
Lehrlinge	307	1.467	-	326	1.440	0
Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt	1.307	5.946	-	1.484	6.214	1
Angestellte	1.780	5.046	-	2.042	5.496	0
Arbeiter:innen	515	4.783	-	562	5.130	0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	130	2.065	-	87	1.383	0
Lehrlinge	0	1	-	0	0	0
Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt	2.425	11.895	-	2.691	12.009	0
Angestellte	468	1.174	-	516	1.318	0
Arbeiter:innen	244	1.436	-	269	1.674	0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	544	13.817	-	550	13.032	0
Lehrlinge	0	0	-	0	0	0
Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt	1.256	16.427	-	1.335	16.024	0

¹⁾ Diese Einteilung wurde erst im GJ 2022 eingeführt.

²⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

Die vier Unternehmenswerte der ÖBB – „Wir vor ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere Kund:innen“, „Initiative ergreifen“ und „Sicherheit leben“ – sollen von den Mitarbeiter:innen umgesetzt und gelebt werden.

Über 130 verschiedene Berufsbilder sind unter dem Dach der ÖBB vereint. Dabei ist die Jobwelt so groß wie vielseitig. Die ÖBB sind das größte Klimaschutzunternehmen im Bereich Mobilität in Österreich und stehen für sinnvolle Jobs in einer zukunftsstiftenden Branche. Neben den klassischen eisenbahnspezifischen Jobs wie Triebfahrzeugführer:in, Zugbegleiter:in, Verschieber:in oder Fahrdienstleiter:in sind mittlerweile österreichweit Fachleute in allen Unternehmensbereichen dringend gesucht. Für die ÖBB ergibt sich somit die Chance den Generationenwandel aktiv zu gestalten. Ein besonderer Fokus liegt daher auch auf Berufsbildern wie Postbuslenker:in, Bau- und Elektrotechniker:innen, Mechatroniker:innen, Facharbeiter:innen, wirtschaftlichen Jobs, vielfältige Positionen im Immobilienbereich und natürlich all jenen, die mit ihren IT Jobs die Digitalisierung unseres Unternehmens weiter vorantreiben.

Dem hohen Personalbedarf wurde auch mit dem verstärkten externen Auftritt am Arbeitsmarkt Rechnung getragen. Bereits vor dem Sommer im Mai / Juni 2022 wurde mit der "Stell dich vor" -Kampagne ein erster Akzent am Arbeitsmarkt gesetzt. Dabei wurde gezielt auf Berufsbilder aus den betrieblichen Massenfunktionen fokussiert.

Ab Oktober wurde die Kampagne auf 360 Grad ausgeweitet unter dem Titel "Heute ist dein Tag (dich bei den ÖBB zu bewerben)". Dabei wurde auf allen möglichen Medienkanälen für die unterschiedlichen Berufsbilder bei den ÖBB geworben, von TV, über Kino, Hörfunk, Print auf den ÖBB eigenen Außenwerbeflächen und natürlich auch auf allen relevanten Onlinekanälen. Hier wurden konzernweit Ressourcen gebündelt, um ein möglichst breites Bild der ÖBB über diverse Werbemittel zu zeichnen. Ziel ist es, diese Kampagne auch für 2023 fortzusetzen um am Arbeitsmarkt immer bei potentiellen Bewerber:innen präsent und sichtbar zu sein.

Frauen werden bei den ÖBB mit spezifischen Coaching- und Mentoringprogrammen gefördert. In der ÖBB akademie werden sie beim Erreichen von Führungspositionen durch spezielle Angebote etwa im Bereich Führung oder Teamkoordination aktiv unterstützt. Spezielle Zusatzangebote gibt es auch für die Teilnehmerinnen des Traineeprogramms. Diverse Gender- und Diversity-Schulungen im Konzern sensibilisieren das gesamte Team. Mittels des Frauen-Karriere-Index (FKi) wird dann evaluiert, wie es um die Veränderungsbereitschaft und die Frauenkarrieren tatsächlich bestellt ist und was noch optimiert werden kann.

**Aufgenommene
Mitarbeiter:innen ÖBB-Konzern
(Anzahl / Fluktuationsrate)³⁾
GRI 401-1**

	2021			2022		
	Frau	Mann	divers ¹⁾	Frau	Mann	divers ¹⁾
Mitarbeiter:innen²⁾	3.764 / 8,6			4.691 / 10,6		
Angestellte	380 / 13,0	578 / 7,7	0 / 0,0	597 / 17,7	797 / 9,7	0 / 0,0
Arbeiter:innen	270 / 24,8	1.349 / 14,3	0 / 0,0	291 / 24,8	1.725 / 16,9	1 / 100,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0 / 0,0	3 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Lehrlinge	107 / 34,9	421 / 28,7	0 / 0,0	133 / 40,8	432 / 30,0	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland	3.108 / 7,9			3.976 / 10,0		
Angestellte	164 / 24,5	252 / 19,5	0 / 0,0	265 / 32,4	326 / 23,8	0 / 0,0
Arbeiter:innen	99 / 29,9	513 / 16,1	0 / 0,0	102 / 29,9	674 / 19,8	1 / 100,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Lehrlinge	107 / 34,9	421 / 28,7	0 / 0,0	133 / 40,8	432 / 30,0	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt	1.556 / 21,5			1.933 / 25,1		
Angestellte	195 / 11,0	283 / 5,6	0 / 0,0	302 / 14,8	406 / 7,4	0 / 0,0
Arbeiter:innen	131 / 25,4	628 / 13,1	0 / 0,0	143 / 25,4	773 / 15,1	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Lehrlinge	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt	1.273 / 8,6			1.624 / 11,0		
Angestellte	21 / 4,5	43 / 3,7	0 / 0,0	30 / 5,8	65 / 4,9	0 / 0,0
Arbeiter:innen	40 / 16,4	208 / 14,5	0 / 0,0	46 / 17,1	278 / 16,6	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Lehrlinge	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt	315 / 1,8			419 / 2,4		

¹⁾ Diese Einteilung wurde erst im GJ 2022 eingeführt. ²⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

³⁾ Die Rate der Neuaufnahmen wurde mit einer einfachen Berechnung der Daten (Stichtag: 31.12.) berechnet. Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB-Konzern aufgenommen wurden / Anzahl der Mitarbeiter:innen nach Arbeitsvertrag * 100.

Eine leistungsstarke HR-Organisation als Lösungsanker für Generationenwechsel und Herausforderungen am Arbeitsmarkt

Allein 2022 wurden (Stand November 2022) schon mehr als 5.271 (inkl. Lehrlinge) Stellen im Inland besetzt. Insgesamt bewarben sich 2022 bereits über 48.000 Kandidat:innen bei Österreichs Mobilitätsdienstleister Nummer 1. Um den Wandel gezielt zu begleiten, brauchen die ÖBB eine moderne und noch leistungsstärkere HR-Organisation. Im März 2021 startete daher das Transformationsprogramm HR 2025, das im Oktober 2022 erfolgreich in die jeweiligen Linienorganisationen übergeben wurde. Vier zentrale Dimensionen wurden dabei definiert: Organisation und Prozesse, attraktiver Arbeitgeber und Diversity, Arbeitsfähigkeit und Nachhaltigkeit, Recruiting und Sourcing und Onboarding. 2022 kam dann die Personalentwicklung als 5. Dimension dazu. Kernstück dabei war die Implementierung des Business-Partner:innen-Modells im Konzern.

Ebenfalls mit Oktober 2022 wurde final das gesamte Recruiting in der ÖBB-Business Competence Center GmbH gebündelt. Diese Bündelung dient einerseits dazu die Herausforderungen des Generationenwechsels innerhalb des Konzerns zu meistern, und andererseits auch dazu, um die Herausforderungen am Arbeitsmarkt mit vereinter Kraft und geeintem Fokus anzugehen.

Ein wesentlicher Bestandteil, um diese Kraftakte nicht nur zu stemmen, sondern auch nachhaltig zu gestalten, ist der Einsatz von definierten Standards im Recruiting. Sie gewährleisten sowohl für Bewerber:innen, als auch den Gesamtkonzern eine effiziente Abwicklung, professionelle Betreuung, Einhaltung von Normen, Vorschriften und Chancengleichheit für alle über den gesamten Bewerbungsprozess. Des Weiteren ist die verstärkte Aufnahme von Frauen ein fixer Bestandteil des modernen Recruitings der ÖBB. Darüber hinaus soll der hohe Qualitätsanspruch in der Etablierung der Standards mit bestmöglichen Besetzungen einen wesentlichen Beitrag leisten der (Früh-)fluktuation entgegenzuwirken.

Mitarbeiter:innen, die den ÖBB-Konzern verlassen haben (Anzahl / Rate der Austritte)³⁾ GRI 401-1

	2021			2022		
	Frau	Mann	divers ¹⁾	Frau	Mann	divers ¹⁾
Mitarbeiter:innen²⁾	3.792 / 8,7			3.983 / 9,0		
Angestellte	229 / 7,9	324 / 4,3	0 / 0,0	290 / 8,6	451 / 5,5	0 / 0,0
Arbeiter:innen	139 / 12,8	835 / 8,9	0 / 0,0	164 / 14,0	990 / 9,7	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	45 / 6,7	1.550 / 9,8	0 / 0,0	38 / 6,0	1.478 / 10,3	0 / 0,0
Lehrlinge	20 / 6,5	57 / 3,9	0 / 0,0	26 / 8,0	82 / 5,7	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland	3.199 / 8,1			3.519 / 8,9		
Angestellte	90 / 13,5	105 / 8,1	0 / 0,0	111 / 13,6	156 / 11,4	0 / 0,0
Arbeiter:innen	47 / 14,2	332 / 10,4	0 / 0,0	55 / 16,1	338 / 9,9	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Lehrlinge	20 / 6,5	57 / 3,9	0 / 0,0	26 / 8,0	82 / 5,7	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt	651 / 9,0			768 / 10,0		
Angestellte	106 / 6,0	144 / 2,9	0 / 0,0	137 / 6,7	210 / 3,8	0 / 0,0
Arbeiter:innen	61 / 11,8	347 / 7,3	0 / 0,0	66 / 11,7	437 / 8,5	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	1 / 0,8	17 / 0,8	0 / 0,0	0 / 0,0	13 / 0,9	0 / 0,0
Lehrlinge	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt	676 / 4,7			863 / 5,9		
Angestellte	33 / 7,1	75 / 6,4	0 / 0,0	42 / 8,1	85 / 6,4	0 / 0,0
Arbeiter:innen	31 / 12,7	156 / 10,9	0 / 0,0	43 / 16,0	215 / 12,8	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	44 / 8,1	1.533 / 11,1	0 / 0,0	38 / 6,9	1.465 / 11,2	0 / 0,0
Lehrlinge	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0	0 / 0,0
Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt	1.872 / 10,6			1.888 / 10,9		

¹⁾ Diese Einteilung wurde erst im GJ 2022 eingeführt.

²⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

³⁾ Die Rate der Austritte wurde mit einer einfachen Berechnung der Daten (Stichtag: 31.12.) berechnet. Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB-Konzern verlassen haben / Anzahl der Mitarbeiter:innen nach Arbeitsvertrag * 100.

Tarifverträge

Der Prozentsatz der Angestellten, die unter Tarifverträge fallen, liegt bei 62% (Vj: 59 %). Dieser niedrige Prozentsatz ist überwiegend erklärbar durch die historische dienstrechtliche Situation. Aufnahmen ab 2005 unterliegen zu 99% Tarifverträgen. GRI 2-30

Mitarbeitergespräch (MAG)

Rd. 45,5% der Mitarbeiter:innen hatten 2022 die Möglichkeit eines MAG, die Durchführungsquote lag bei rd. 77%. GRI 404-3

Resümee und Ausblick 2023

Mit Blick auf das Jubiläumsjahr „100 Jahre ÖBB“ wurden im Sommer 2022 die Weichen für die strategische Aussteuerung des konzernweiten Employer Brandings gelegt. Dadurch wird eine engere Verschränkung mit dem Konzern-Recruiting und den definierten Schnittstellen innerhalb des ÖBB-Konzerns vorangetrieben. Das schafft die Voraussetzungen ressourceneffizient zu agieren, Synergieeffekte frühzeitig zu nutzen und Doppelgleisigkeiten zu vermeiden. So können Maßnahmen zur zielgerichteten Personalgewinnung mit den herausfordernden Entwicklungen am österreichischen Arbeitsmarkt noch besser in Einklang gebracht werden. Durch konzernweit abgestimmte und übergreifende Maßnahmen erreichen wir einen einheitlichen Auftritt nach außen hin und verstärken weiterhin die Arbeitgeberattraktivität der ÖBB – als Employer of Choice. Getroffene Maßnahmen werden im Konzern transparent bekannt gemacht. Das soll intern ein gemeinsames Verständnis für den Arbeitgeberauftritt schaffen und diesen über bestehende Mitarbeiter:innen nach außen tragen. Das Maßnahmenpaket wird von einem strategisch ausgesteuerten Employer Branding koordiniert. Die konzernweiten Aktivitäten werden, im Sinne der Konzernziele so einheitlich wie möglich und so individuell wie notwendig gestaltet und mit Unterstützung der zuständigen Kolleg:innen aus den Fachbereichen durchgeführt. So soll im Sinne der Zielgruppe die perfekte Passung gefunden werden können, um Menschen längerfristig an die ÖBB zu binden.

G.15. Generationenwandel

Managementansatz

In den nächsten Jahren wird rund ein Fünftel der Mitarbeiter:innen altersbedingt die ÖBB verlassen. Deshalb suchen die ÖBB jedes Jahr rund 3.000 neue Mitarbeiter:innen. Dieser Generationenwandel bringt viele Herausforderungen mit sich, aber auch Chancen.

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

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

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

Zielsetzungen

- Die ÖBB erheben seit 2019 jährlich alle Mitarbeiter:innen, die über ein für das Unternehmen erfolgskritisches Wissen verfügen. Diese identifizierten Mitarbeiter:innen werden als „Mitarbeiter:innen mit Spezialwissen“ bezeichnet.
- Der Fokus beim Wissenstransfer liegt insbesondere in der Begleitung von Mitarbeiter:innen mit Spezialwissen, die aus dem Unternehmen ausscheiden. Hierfür wurden sogenannte Wissenstransfer-Tandems implementiert. Intern ausgebildete Wissenstransfer-Coaches stehen bei Bedarf für die Planung und Begleitung der strukturierten Wissensübergabe zur Verfügung.
- Im Jahr 2022 lag ein besonderer Fokus auf der internen Kommunikation rund um das Thema „Wissenstransfer“ im Konzern. Damit werden vor allem zwei Ziele verfolgt: Erstens soll stärker für das Thema sensibilisiert werden und zweitens ein einfaches Handwerkszeug (Toolbox) zum eigenständigen Transfer von schützenswertem Wissen zur Verfügung gestellt werden.
- Dazu wurde 2022 zusätzlich konzernweit eine Basis-ÖBB-Wissenstransfer-Toolbox angeboten. Die Toolbox ermöglicht Arbeitsteams den Wissenstransfer selbständig zu planen und durchzuführen. Sie wird in weiterer Folge kontinuierlich erweitert und laufend an den Bedarf angepasst.
- Das Modell der „altersgerechten Teilzeitarbeit“ soll möglichst vielen Mitarbeiter:innen einen langsamen Übergang ermöglichen und zugleich Wissen im Unternehmen bewahren.

Die altersgerechte Teilzeitarbeit ermöglicht es älteren Mitarbeiter:innen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu bleiben. Das erweitert die Zeitspanne, in der sie ihr Wissen auch an die nächste Generation weitergeben können. Die altersgerechte Teilzeitarbeit kann aktuell von Männern entweder mit 54 oder mit 56 Jahren und von Frauen mit 52,5 Jahren in Anspruch genommen werden. GRI 402-2

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Durchgeführte Wissenstransfer-Tandems	22	16
Mitarbeiter:innen die gesetzlich mögliche Altersteilzeit § 27 AIVG in Anspruch nahmen GRI 402-2	502	498
Anzahl der bearbeiteten Bewerbungen	42.387	57.421
<i>Anteil der weiblichen Bewerberinnen (%)</i>	27	28
<i>Anteil der männlichen Bewerber (%)</i>	73	71
<i>Anteil der Bewerbungen von divers / inter / keine Angabe (%)</i>	0	1

Wertvolles Wissen erhalten

Das Know-how und umfassende Wissen der langjährigen Mitarbeiter:innen ist eine wertvolle Ressource, die gesichert werden soll. Allein 2022 haben in Österreich rund 3.200 Mitarbeiter:innen das Unternehmen verlassen. Wiederum 502 Mitarbeiter:innen haben die Möglichkeit der Altersteilzeit in Anspruch genommen. Sie alle werden gezielt dabei unterstützt, ihre Kenntnisse geordnet an die nächste Generation weiterzugeben – etwa mit Hilfe der Wissenstransfer-Tandems.

Dafür werden seit 2019 Mitarbeiter:innen zu sogenannten Wissenstransfer-Coaches ausgebildet. Das Ausbildungsprogramm umfasst drei Module mit insgesamt 4,5 Tagen. Mittlerweile sind konzernweit rd. 45 Coaches tätig. Mit ihrem Know-how zum Thema Wissensmanagement und Wissenstransfer stehen sie den Führungskräften beratend zur Seite und begleiten Wissenstransfer-Prozesse. Die Community aus Wissenstransfer-Coaches, Mitarbeiter:innen mit Spezialwissen und betroffenen Führungskräften wird laufend erweitert, und das Know-how durch regelmäßige Vernetzung weiterentwickelt und vertieft. Mit Maßnahmen wie diesen können die ÖBB erfolgskritisches Fachwissen und langjährige Erfahrung erhalten und in modern ausgerichtete Strukturen überführen.

Zusätzlich ist seit Ende 2022 eine eigene Wissenstransfer-Toolbox im Einsatz.

Hybrid und flexibel

Allein 2022 wurden bei den ÖBB rund 3.200 Stellen besetzt. Insgesamt bewarben sich 2022 sogar über 40.000 Interessierte bei den ÖBB, mehr als ein Viertel davon waren Frauen. Die jungen Generationen ab den „Millennials“ sind bereits in eine digitale und flexible Arbeitswelt hineingewachsen. Hybrides Arbeiten ist für sie genauso selbstverständlich wie optimale Bedingungen, um Familie und Job unter einen Hut zu bringen, sowie Freizeitinteressen nachzugehen oder sich laufend weiterbilden zu können.

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

Ausblick 2023

Die Community der ÖBB-Wissenstransfer-Coaches wird laufend erweitert. 2023 werden weitere Wissenstransfer-Coaches ausgebildet, und auch die konzernweite Vernetzung sowie die Vertiefung des Fachwissens werden weiter ausgebaut.

Als neues Instrument steht den Führungskräften und Arbeitsteams ab 2023 der sogenannte „Self-Check Wissensmanagement“ zur Verfügung. Dieser kurze Fragebogen fokussiert auf zentrale Bereiche des Wissensmanagements. Auf Basis einer Selbstbewertung werden systematisch Handlungsfelder erhoben. Die Toolbox Wissensmanagement als Ergänzung zum Self-Check unterstützt bei der Ableitung von Maßnahmen.

G.16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierungen

Managementansatz

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

Die ÖBB setzen daher auf die Attraktivierung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs und wollen damit einen Mehrwert für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft schaffen. Bis 2040 soll in Österreich mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur, mit der Digitalisierung des Bahnbetriebs und mit modernen Fahrzeugen die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs verdoppelt werden. Das wesentliche Instrument für die Umsetzung ist der Rahmenplan. Als Planungs- und Finanzierungsinstrument des Bundes beinhaltet der Rahmenplan die Darstellung aller Projekte samt deren Investitionssummen ebenso wie die geplanten Aufwände für die Instandhaltung des Schienennetzes und der Infrastruktur. Der Rahmenplan umfasst einen Zeitraum von sechs Jahren und wird jährlich rollierend um ein Jahr ergänzt und angepasst. Näher Informationen zur Unternehmensstrategie befinden sich im Kapitel C.5.

Zielsetzungen

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

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Investitionen des ÖBB-Konzerns (Mrd. Euro)	3,69	3,92
Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur (Mrd. Euro)	2,86	3,26
Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr (Mio. Euro)	1,414,4	476,7
Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria (Mio. Euro)	110,7	141,6

Highlights 2022

Leistungsfähigkeit der Schiene verdoppeln

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

Das wichtigste Kernwerkzeug zur Umsetzung der Ziele ist der Rahmenplan. Mit dem neuem Rahmenplan 2023 bis 2028 werden jährlich rd. 3,0 Mrd. EUR in die Infrastruktur der Bahn investieren. Eine Vielzahl an Projekten wird bereits bis Anfang der 2030er-Jahre fertiggestellt. Zu den Erfolgsgeschichten zählen unter anderem auch der Ausbau der Weststrecke sowie die Erweiterung der Infrastruktur im Unterinntal. Ein Erfolg, der mit dem Bau des Brenner-Basistunnels oder der im Ausbau befindlichen Südstrecke mit Semmering-Basistunnel und Koralmbahn fortgeführt werden soll. Somit wird eine signifikante Kapazitätssteigerung ermöglicht. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen in die jeweiligen Teilkonzerngesellschaften werden im Kapitel C.4. detaillierter aufgeschlüsselt. GRI 201-4

ÖBB sichern Standorte und Regionen

Mit dem Rahmenplan wird aber nicht nur die Bahn von morgen gestaltet, die heimische Wirtschaft profitiert schon heute von den Investitionen. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wie den aktuellen sind die ÖBB eine ganz wichtige Konjunkturlokomotive, die für Wertschöpfung und Arbeitsplätze sorgt. Insgesamt stiftet jeder investierte Euro in den Rahmenplan einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von knapp zwei Euro. Dass Investitionen in die ÖBB Bahninfrastruktur eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung sind, wurde 2020 von unabhängigen Ratingagenturen bestätigt, die ÖBB-Infrastruktur AG steht dabei zum fünften Mal in Folge im internationalen Branchenvergleich auf Platz 1.

Mit rd. 1,0 Mrd. EUR an Bahninvestitionen werden etwa 15.000 bis 17.000 Arbeitsplätze in Österreich geschaffen oder gesichert. Außerdem bewirken und sichern zwei Arbeitsplätze bei den ÖBB einen weiteren Job außerhalb der Bahn. Pro Jahr bringen die ÖBB dem Land etwa fünf Milliarden Euro an Wertschöpfung. Das bedeutet eine bessere Erschließung von Regionen und für diese mehr Wachstum und Wohlstand sowie eine Aufwertung des Wirtschaftsstandortes. Österreichs Bahnindustrie zählt international zur absoluten Spitze und feiert große Erfolge im Export. Auch das ist ein Ergebnis des Bekenntnisses zur Bahn in Österreich und den damit verbundenen finanziellen Aufwendungen. Auf diese Weise sind die Steuermittel, die den ÖBB für den Ausbau der Bahn in Österreich zur Verfügung gestellt werden, bestens angelegt. Investitionen in die Bahn sind wertvolle langfristige Investitionen, die durch eine verbesserte Infrastruktur sowie Mobilitätswege ein Turbo für die Wirtschaft in den Regionen ist. Zusätzlich dazu bedeutet der Bahnausbau sichere Aufträge für die Wirtschaft und somit sichere Arbeitsplätze, damit einher geht eine enorme Entlastung für die Umwelt. GRI 2-23, 201-1, 203-1

Österreichische Postbus Aktiengesellschaft

Als zuverlässiger Arbeitgeber und mit 200 Standorten trägt der Postbus maßgeblich zur Wertschöpfung in den Regionen bei. Dabei werden rd. 76% der österreichischen Gemeinden mit öffentlicher Mobilität durch die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft versorgt.

Ausblick 2023

Auch im nächsten Jahr liegt der Fokus unter anderem im Ausbau und der Modernisierung der Regionalbahnen als wertvolle Zubringer für eine bessere Infrastruktur im ländlichen Raum. Zudem werden auch 2023 weiterhin die Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr ausgebaut und auf diese Weise die Voraussetzung für eine nachhaltige Wirtschaft geschaffen. Diese Investitionen gelten gleichermaßen als Klimaretter und als Konjunkturmotor für die heimische und regionale Wirtschaft. Im gerade in Ausarbeitung befindlichen Zielnetz 2040 (BMK gemeinsam mit SCHIG mbH und ÖBB) sollen die strategischen Weichen für ein zukunftssicheres Bahnnetz bis zum Jahr 2040 gestellt werden. Die geplanten Ausbauschritte und Leistungssteigerungen sind ein wesentlicher Baustein und eine wichtige Grundlage für die Erfüllung der Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030. Sowohl im Bereich des Personen- als auch im Güterverkehr haben die Prognosen der ÖBB Eingang in die Kalkulationen des Mobilitätsmasterplans 2030 gefunden.

G.17. Aus- und Weiterbildung

Managementansatz

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

Zielsetzungen

- Eine umfassende und präzise Personalentwicklung hat eine zentrale Bedeutung für den ÖBB-Konzern.
- Sie verfolgt das Ziel, allen Mitarbeiter:innen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeiten – orientiert an den Bedürfnissen der ÖBB Kund:innen – zu bieten.
- Zudem setzt auch die Personalentwicklung (in Kooperation mit der Strategischen Unternehmensentwicklung) einen Schwerpunkt auf das Fördern und Entwickeln von „New Work“-Kompetenzen.
- Weibliche Arbeitskräfte sollen verstärkt gefördert werden.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2021	2022
Anzahl der ÖBB Mitarbeiter:innen bei Weiterbildungen der ÖBB akademie GRI 404-2	1.551	765
<i>Frauen / Männer GRI 404-2</i>	<i>334 / 1.217</i>	<i>295 / 490</i>
Anzahl der ÖBB Mitarbeiter:innen bei Weiterbildungen der ÖBB bildung (Bildungskatalog) GRI 404-2	5.612	6.915
Anzahl der Kurstitel, die im ÖBB Bildungskatalog angeboten wurden	130	115
Teilnehmer:innenstunden bei Aus- und Weiterbildung (gesamt exkl. eisenbahnspezifische Ausbildung) GRI 404-1	896.653	918.772 ¹⁾
<i>davon Frauen GRI 404-1</i>	<i>6.205</i>	<i>107.282²⁾</i>
Anzahl der Teilnehmer:innentage bei den eisenbahnspezifischen Ausbildungen ¹⁾	122.219	115.606
Anzahl der unterschiedlichen Lehrberufe im ÖBB-Konzern	27	27
Übernahmequote (%)	85	80

¹⁾ exkl. Prüfungsstunden und geänderter Datenbasis gegenüber Vorjahresbericht.

²⁾ Die Zahl gleicht sich den Zahlen aus 2019 (vor Corona-Krise) an.

Personalentwicklung

Die ÖBB leben die Maxime „Attraktiv ist ein:e Arbeitgeber:in nur, wenn er:sie seinen Mitarbeiter:innen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeit bietet“. Dementsprechend legen die ÖBB großen Wert darauf, Mitarbeiter:innen zu fordern und fördern. Dies umfasst die Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen durch die ÖBB akademie sowie der ÖBB bildung (Bildungskatalog). Mit der Coronapandemie hat die Personalentwicklung einen zusätzlichen Schub in Richtung Digitalisierung erfahren. Die Angebote der ÖBB akademie sowie der ÖBB bildung (Bildungskatalog) wurden zusätzlich zu E-Learnings auf weitere virtuelle Lernformate umgestellt - wie Webinare oder Apps. Diese Umstellung bleibt nachhaltig bestehen. In Zukunft werden Präsenztrainings als digitale Konzepte oder auch sogenannte Blended-Learning-Konzepte angeboten. Dabei werden, abhängig von Zielgruppe und didaktischen Kriterien, Präsenzeinheiten mit digitalem Lernen kombiniert.

Virtuelle Welt

2021 wurde die virtuelle Welt der Weiterbildungen für die Funktionen Triebfahrzeugführer:innen und Fahrdienstleiter:innen eröffnet. Das Ziel dieses Angebotes ist es orts- und zeitunabhängig mittels diverser Devices (Laptop, PC, Handy) das angestrebte Berufsbild besser kennenzulernen und ein Gefühl für die Ausbildung bekommen zu können. 2022 wurde die virtuelle Welt auf die Berufsbilder Verschieber:innen sowie Zugbegleiter:innen (Mitarbeiter:innen Service und Kontrollteam) ausgeweitet.

Aus- und Weiterbildungsangebot im ÖBB-Business Competence Center

Der Teil des Aus- und Weiterbildungsangebots wird in der ÖBB-Business Competence Center GmbH koordiniert. Die dort angesiedelte ÖBB akademie bietet umfassende strategisch relevante Lern- und Entwicklungsangebote für alle Bereiche der Personalentwicklung. Die Palette erstreckt sich von Angeboten für Newcomer bis hin zur Managementebene – egal, ob es darum geht, Fachwissen zu vertiefen oder Führungsqualitäten zu erlernen. 765 (Vj: 1.551) Teilnehmer:innen nutzten 2022 das umfangreiche Angebot, davon 470 Teilnehmer und 295 Teilnehmerinnen. 2022 wurden insgesamt 31 Lehrgänge sowie 15 Trainings bzw. Workshops durchgeführt - für Führungskräfte, Teamkoordinator:innen, Arbeitsgruppenleiter:innen, Expert:innen, Spezialist:innen und weiteren Mitarbeiter:innen. Das entspricht rund 918.772 Teilnehmer:innenstunden.

Zielgerichtete Sicherung von Nachwuchs-Spezialist:innen

Im September 2022 starteten 13 Hochschulabsolvent:innen in die zweite Runde des Traineeprogramms „TRAINees4mobility“. Im Zuge dieses Programms werden sie zielgerichtet auf ihre künftigen Spezialist:innen und Expert:innen-Funktionen vorbereitet – nicht zuletzt als Beitrag zum Generationenwechsel. Besonders erfreulich ist dabei die Frauenquote. Diese beträgt in diesem Programmdurchgang mehr als 50 %. Fast zeitgleich – also im Oktober 2022 – haben 15 (von ursprünglich 16) Trainees den einjährigen Programmdurchgang erfolgreich abgeschlossen und ihre neue Stelle in ihrer Zielposition angetreten.

Die ÖBB bildung (Bildungskatalog) bietet ein umfangreiches und flexibel buchbares Angebot aus rund 115 (Vj: 130) Kursen. Diese sind auf die Bedürfnisse der einzelnen Berufsbilder und mit starkem Praxisbezug zugeschnitten. Das Team ÖBB bildung (Bildungskatalog) konnte 2022 insgesamt 6.915 (Vj: 5.612) Teilnehmer:innen unterstützen.

Digitalisierung für die Topausbildung der Zukunft

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

120 neue E-Learnings, -Trainings und Lern-Apps standen 2022 zur Verfügung. Technische Schulungen werden dort, wo es sinnvoll ist, weiterhin in elektronischen Formaten umgesetzt. Das trägt nicht nur zu einem nachhaltigen Umgang mit Ressourcen bei, sondern es fördert auch die Entwicklung von Fähigkeiten und Fertigkeiten im Umgang mit digitalen Medien sowie des selbstgesteuerten Lernens.

Darüber hinaus wurde der Einsatz einer mobilen App zur Förderung der Sprachkompetenz pilotiert. Der Fokus dabei liegt auf der Sprachpraxis, in sechs Sprachen. Auch die Learning Management Systeme des Konzerns werden ständig evaluiert und weiterentwickelt, wobei der Schwerpunkt auf die Learning Experience der Mitarbeiter:innen gelegt wird.

2021 wurde die Lernapp zur Verkehrsgeografie für Bewerber:innen zum Zugbegleitedienst pilotiert und ausgerollt. 2022 fand eine Evaluation statt, mit dem Ergebnis, dass der Einsatz im Preboarding als Lernvorbereitung für Personen für angehende Eisenbahnberufe zu empfehlen ist.

Die Extended-Reality(XR)-Technologie als Kombination von realen und virtuellen Umgebungen und Mensch-Maschine-Interaktion spielt in der künftigen Aus- und Weiterbildung, vor allem im eisenbahnspezifischen Bereich, eine bedeutende Rolle. Die Personalentwicklung bereitet sich als didaktisch / pädagogische:r Berater:in auf diese Entwicklung vor und startete 2022 einen Piloten im Kommunikationsbereich.

New work

Das Arbeiten in der heutigen Arbeitswelt verändert sich. Mitarbeiter:innen und Führungskräfte sollen bei diesen Entwicklungen unterstützt und begleitet werden. Dafür wurde 2021 das Programm „New work at ÖBB – neues Arbeiten erleben und gestalten“ konzipiert und 2022 als Pilot ausgerollt. Insgesamt nahmen 213 Mitarbeiter:innen an den einzelnen Modulen des Programms teil, davon 50% Frauen. Das Programm ist ein innovatives, umfangreiches und flexibles Angebot. Es zielt einerseits darauf ab das Mindset, das hinter dem neuen Arbeiten steht, verständlich zu machen und andererseits Methoden und Techniken des agilen Arbeitens zu vermitteln. Darüber hinaus verfolgt es die Vision, vermehrt zum Schnittstellenübergreifenden Arbeiten beizutragen.

Frauen im Fokus

Weibliche Arbeitskräfte spielen in der Zukunftsstrategie des Unternehmens eine besonders wichtige Rolle. Ihr Anteil an der Belegschaft soll weiter steigen – von derzeit 13,5% auf 17,0% Prozent bis 2026. Deshalb liegt ein Schwerpunkt der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen auf der Frauenförderung. Dass die Richtung stimmt, zeigt sich etwa daran, dass bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie der Frauenanteil 2022 im Vergleich zu 2021 gesteigert werden konnte. Der lag bei 38,6% (Vj: 22,0%). Allerdings verringerte sich die Frauenquote bei den Lehrgängen selbst, diese betrug 2022 33,6% (Vj: 34,0%). Trotzdem zeigen Evaluierungen und Umfragen, dass Frauen bei den ÖBB von spezifischen Weiterbildungs- und Coachingangeboten profitieren.

Eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung

Die eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung organisiert die Abteilung Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG als konzernweites Kompetenzzentrum. 115.606 (Vj: 122.219) Teilnehmer:innentage wurden 2022 von den ÖBB Mitarbeiter:innen in Anspruch genommen. Mit mehr als 100 Lehrkräften werden betriebliche Aus- und Weiterbildungen in Bezug auf Eisenbahnberufe organisiert und durchgeführt. Dabei werden in den drei Schienen (1) Betriebsführung und Verschub, (2) Traktionstechnische Ausbildungen und (3) Sicherheit im Gleisbereich rund 140 verschiedene Aus- und Weiterbildungen bereitgestellt. GRI 403-5, 403-7

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

Nachwuchs-Techniker:innen können auch mit dem 12-monatigen Rotationsprogramm „infra:techrotation“ in die ÖBB-Infrastruktur AG einsteigen. Im Oktober 2022 startete der zweite Durchgang mit 14 Teilnehmer:innen, um den Personalbedarf im technischen Bereich zielgerichtet zu decken und bedarfsgerecht für ihre zukünftigen Aufgaben fit zu machen.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich und bietet bundesweit 27 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB rund 2.000 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften aus. Die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria bieten vor allem Lehrstellen in kaufmännischen Lehrberufen an. Hingegen bilden die ÖBB-Infrastruktur AG und die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft vorrangig Lehrlinge in technischen Berufsfeldern aus. GRI 2-7, 401-1

Die Ausbildung ist international und staatlich ausgezeichnet. So hat die ÖBB-Infrastruktur AG zum Beispiel 2022 den „VET Excellence Award“ von der Europäischen Kommission verliehen bekommen. Auch führt die ÖBB-Infrastruktur AG auf nationaler Ebene das Siegel „staatlich ausgezeichneter Lehrbetrieb“, seit 2015 das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“, sowie in Tirol und Vorarlberg die Bezeichnung „Ausgezeichneter Lehrbetrieb“. Die Lehrabsolvent:innen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. Beispielsweise belegten Lehrlinge der Lehrwerkstätte Wien bei SkillsAustria den ersten Platz in der Kategorie "Industrie 4.0" und nahmen erfolgreich an den WorldSkills teil.

Aktuell werden die Lehrberufe im ÖBB Portfolio „grüner“ und digitaler. Im Zukunftslabor der Lehrlingsausbildung am Standort Wien wurde eine durch Lehrlinge und Ausbilder:innen gestaltete Virtual Reality Ausbildung umgesetzt. Sie bildet den Wiener Hauptbahnhof ab und ermöglicht dort virtuelle Schulungen zur Bahntechnik. Zusätzlich wird auch Augmented Reality in der Lehrlingsausbildung eingesetzt. Dies ermöglicht u. a. virtuelle Darstellungen von komplexen technischen Bauteilen, z. B. Elektromotoren. So haben Ausbilder:innen der Lehrwerkstätte Graz eine Applikation programmiert, in der Zugteile und Anlagen der ÖBB in realer Größe oder im Maßstab ortsunabhängig virtuell dargestellt werden können. Die jungen Fachkräfte der ÖBB werden derzeit auch vorausschauend an neue Fertigungstechnologien herangeführt, z. B. im Bereich der additiven Fertigung. Die ersten Lehrlingsgruppen produzieren aktuell einen eigenen 3D-Drucker. So machen sie sich zukunftsfit und können insbesondere in der Wartung und Instandhaltung künftig kostensparende und flexiblere Optionen nutzen.

Auch fördern die ÖBB die „Lehre mit Matura“ und eröffnen ihren Lehrlingen damit eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten. Das zeigt Wirkung. Bei den Lehrlingen wurde 2022 bei der Neuaufnahme ein Frauenanteil von 24,2% erreicht. Mit der neuen Lehrlingskampagne „Next Level Lehre“ und der zugehörigen neu gestalteten Webseite www.nasicher.at werden junge Menschen für die ÖBB begeistert. Ein neu strukturierter Bewerbungsprozess ermöglicht dabei eine online-basierte Bewerbung für die Lehrberufe der ÖBB. Aktuell wird auch in Neu- und Umbauten im Bereich der Lehrlingsausbildung investiert: Es konnten 2020 die Lehrwerkstätten Bludenz und Knittelfeld neu eröffnet werden. Die Lehrwerkstätte Innsbruck wurde saniert und um einen Zubau erweitert. In St. Pölten wurde darüber hinaus das örtliche Lehrlingswohnhaus neu errichtet und 2021 eröffnet. Derzeit wird noch die Lehrwerkstätte Attnang-Puchheim saniert und um einen Zubau erweitert. Dafür wurden insgesamt rd. 44,0 Mio. EUR bereitgestellt.

Resümee und Ausblick 2023

Nach dem Corona-bedingten Einbruch an Teilnahmen in Aus- und Weiterbildungsangebot im Jahr 2020 setzt sich nach 2021 auch 2022 der Zuwachs an Teilnehmer:innen in den Schulungen und Trainings weiter fort. Dieser Aufwärtstrend ist wohl auch auf die immer flexiblere Gestaltung des Bildungszuganges durch E-Learnings sowie hybrider Lernangebote zurückzuführen.

Die ÖBB setzen auch 2023 weiterhin verstärkt auf digitale und hybride Lernformate. Das entspricht dem Gedanken der fortlaufenden Digitalisierung des Bildungsbereichs sowie zur Förderung des selbstgesteuerten Lernens. Dabei liegt der Fokus nach wie vor auf einer gezielten Kompetenzerweiterung und Erhaltung der Employability aller Mitarbeiter:innen. Die Etablierung von agilem Lernen in unserem Entwicklungssystem in Verbindung mit Lernen 4.0 – sprich der entsprechenden Technologie dahinter – soll zur Schaffung eines smarten Lernumfeldes beitragen. Auch die Learning-Management Systeme des Konzerns werden laufend evaluiert und weiterentwickelt, wobei hier der Schwerpunkt künftig in der Learning Experience der Mitarbeiter:innen gelegt wird.

Die Digitalisierung der konzernweiten ÖBB bildung (Bildungskatalogs) wird somit auch weiterhin voranschreiten. Dass mittlerweile bereits ca. 150.000 Schulungsstunden pro Jahr virtuell über E-Learnings absolviert werden, bestätigt uns in unserem Vorhaben.

In puncto „New Work“ und „Agiles Arbeiten“ wird auch 2023 verstärkt auf das neue Arbeiten vorbereitet. Die ersten Feedbacks zeigen, wie wertvoll diese Angebote für Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns sind. So profitieren die Teilnehmer:innen von einer Wissens- und Verständnisweiterung, die neben den Trainings im Zuge der konzernübergreifenden Vernetzung zustande kommt. Projekte und Initiativen zum Thema New Work werden aufgezeigt. Dabei lernen die Teilnehmer:innen, wo sie sich Unterstützung holen können und in welchen Themen sie sich auch selbst einbringen können. Andererseits werden in diesem Kontext auch interne ÖBB Expert:innen, die als Trainer:innen und Multiplikator:innen ihren Wissensschatz und ihre ÖBB-Praxiserfahrung teilen, genutzt. Insbesondere bei New Work ist es maßgeblich, dass das theoretische Wissen in die ÖBB-Praxis erfolgreich transferiert werden kann. Nur so lernen wir als Organisation. Ab 2023 werden einzelne Module des ÖBB akademie-Programms „New work at ÖBB“ häufiger und rollierend angeboten.

Besonders stolz sind die ÖBB auf die Steigerung des Frauenanteils bei strategisch relevanten Entwicklungsprogrammen der ÖBB akademie auf über 38%. Darüber hinaus sind zusätzliche Initiativen und Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Frauenquote geplant. Nicht zuletzt, weil die Teilnehmer:innen von einer möglichst diversen Gruppenzusammensetzung profitieren.

Führungskräfteentwicklung – zielgerichtet, flexibel und selbstbestimmt

Auf Basis der ÖBB-weiten Ergebnisse des 360° Führungsfeedback 2021 wurden im ersten Halbjahr 2022 Fokusthemen für die allgemeine und konzernweite Führungskräfteentwicklung definiert. Unter dem Dach „Führungsimpulse“ startete mit Ende 2022 die Umsetzung der Entwicklungsangebote auf drei Ebenen: (1) themenspezifisch gebündelte E-Learnings, (2) Lead und Learn zur wechselseitigen Unterstützung und damit Nutzung des Schwarmwissens der ÖBB-Führungskräfte und (3) Strategie-Zirkel zur Förderung des strategischen Denkens und Handelns.

H. Nichtfinanzielle Chancen und Risiken GRI 2-23, 3-3

Als wichtiges Instrument der Unternehmensführung begleitet das Chancen- und Risikomanagement alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen. Dafür ist es notwendig Chancen und Risiken rechtzeitig zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, um damit bestehende und künftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale abzusichern.

Alle identifizierten Chancen und Risiken werden dabei hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen. Dies bildet die Voraussetzung, um gezielt Maßnahmen zur Steuerung zu setzen, sei es um Chancen abzusichern oder Risiken entgegenzuwirken.

Prozess Chancen- und Risikomanagement

Im ÖBB-Konzern sind Chancen und Risiken grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios erfolgt daher synchron mit den Planungsprozessen. Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen- / Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Chancen- und Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten.

Das oberste Ziel der Risikopolitik bildet die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts verbunden ist. Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Die Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken erfolgt in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform. Dabei wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, welcher die wichtigsten Risiken sowie entsprechende Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage können dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt werden.

Impact-Assessment der Geschäftstätigkeit

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

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

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie
Ökonomie Ökologie Soziales	Nicht Erreichen der gesetzten Klimaschutzziele	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks in den drei Bereichen Mobilität, Gebäude und Scope 3 – Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie 	Verringerung des Ausstoßes von CO ₂	1. Klimaschutz 7. Innovation und Technologie 8. Sustainable Finance
Ökonomie Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von CO ₂ Emissionen durch, vermehrte Kühlung bzw. Heizung von Gebäuden und Schienenfahrzeugen aufgrund von extremen Kälte- und Hitzeperioden	<ul style="list-style-type: none"> – Thermische Sanierung von Gebäuden: Gebäudesanierungsplan Konzern 2030 / 2040 – Effizienter Einsatz von Klimaanlage aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) 	Verringerung des Ausstoßes von CO ₂	1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 8. Sustainable Finance
Ökonomie Ökologie Soziales	Kurz- und Langzeitverschmutzung der Umwelt durch Dieseltriebwagen	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der ÖBB-Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks im Bereich Mobilität – Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie 	<ul style="list-style-type: none"> – Umstieg auf erneuerbare Antriebe – Verringerung des CO₂ Ausstoßes – Unabhängiger von Preis-erhöhungen für Dieseltreibstoff 	1. Klimaschutz
Soziales	Belastung durch Schall- und Emissionsbeeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> – Forcierung von ortsfesten Schallschutzwänden und -dämmen – Kontinuierliche fahrzeugseitige Umrüstung aller im Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen – Anreiz für den Umstieg der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf lärmarme Güterwagen am ÖBB Schienennetz mit dem Lärmbonus auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) – Kontinuierliche fahrzeugseitige Umrüstung aller im Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen – gezielte Schulung und Information von Mitarbeiter:innen zur Lärminderung im Bahnbetrieb sowie in der Instandhaltung (z. B. beim Schienenschleifen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Verringerung der negativen Beeinträchtigung der Gesundheit von Anrainer:innen – Schall und Emissionsbeeinträchtigungen werden nicht mehr als „Problem“ wahrgenommen 	3. Emissionen
Ökologie Soziales	Unfälle mit Personen- oder Umweltschäden	<ul style="list-style-type: none"> – regelmäßige Sicherheitsunterweisungen und Schulungen für Triebfahrzeugführer:innen – Weiterentwicklung Warn App – Masterplan zur Reduktion von Signalüberfahrungen – Durchführung von Gefahrgutkontrollen nach RID – 24h Gefahrgutbereitschaft – Notfallmanagement und Notfallübungen – Beratung und Schulung von Mitarbeiter:innen zu Gefahrgutvorschriften 	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherheit für Kund:innen, Mitarbeiter:innen und Anrainer:innen – Erhalt von Biodiversität sowie „sauberen“ Gewässern und Flächen / Böden / Luft 	3. Emissionen 4. Ressourcenmanagement 5. Artenvielfalt und Biodiversität 10. Gesundheit, Sicherheit und Security

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie
Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von klassischen Luftschadstoffen (NO ₂ , NO _x , ...) im Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Erneuerung der Busflotte und damit ein Umstieg auf emissionsärmere Busse – Alternative Antriebe bei Bussen, Test von Wasserstoffbussen – Schrittweise Umrüstung von Diesel-Fahrzeugen auf der Schiene – Weitere Elektrifizierung von Strecken 	Verringerung des Ausstoßes von NO ₂ , NO _x , ...)	3. Emissionen
Ökologie Soziales	Verstärkte Lichtverschmutzung und deren negative Auswirkung auf Menschen, Tiere und Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"> – Einsatz von Beleuchtungsalternativen – Optimaler Einsatz von Beleuchtung, durch sinnvolle Planung / Umsetzung 	Lichtemissionen stellen keine Beeinträchtigung dar	3. Emissionen
Ökologie Soziales	Belastungen aus elektromagnetischen Feldern	<ul style="list-style-type: none"> – Auflegen von Rückleitern bei der Errichtung von Oberleitungsanlagen – Einhaltung der notwendigen Abstände z.B.: bei Bahnstromübertragungsleitungen 	Elektrosmog stellt keine Beeinträchtigung dar	3. Emissionen
Ökonomie Ökologie Soziales	Ineffizienter Umgang mit Ressourcen wie Rohstoffe, Wasser, Fläche/Boden	<p>Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung – Ressourcenschonender Ansatz – Mehrfachverwendung von Waschwasser – Forcierung von Kreislaufwirtschaft 	Ressourcen sparen	4. Ressourcenmanagement
Ökonomie Ökologie Soziales	Verringerung der Biodiversität und Artenvielfalt durch Bautätigkeiten und Betrieb von Bahnanlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Sinnvolle Planung von gezielten Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. auszugleichen – Berücksichtigung spezifischer umwelt- und naturschutzbezogener Regelwerke bei Neu- und Ausbauprojekten, um neben Genehmigungsverfahren zusätzlichen Schutz gefährdeter Arten zu gewährleisten – Biologisches Monitoring von interessanten Flächen – Anbringen von Vogelschutzkappen und Schutzvorrichtungen vor dem Isolator 	Erhalt und Förderung der Biodiversität und Artenvielfalt	4. Ressourcenmanagement
Ökonomie Ökologie Soziales	Verringerung der Artenvielfalt und Biodiversität durch Pflanzenschutzmittel	<ul style="list-style-type: none"> – Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte durch optische Grünerkennung – Forschungsprojekte für den Ersatz von Glyphosat bzw. andere Pflanzenschutzmittel durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen 	Reduktion von Chemikalien (weniger Umwelteinflüsse)	5. Biodiversität und Artenvielfalt

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie
Ökonomie Ökologie	Ineffizienter Umgang mit Energie und speziell erneuerbarer Energie	<ul style="list-style-type: none"> – Hebel fünf der ÖBB-Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) sowie der Dekarbonisierungspfad im Bereich Gebäude 	Effiziente Nutzung von bereits limitierten Energieressourcen	1. Klimaschutz 3. Emissionen
Ökonomie Ökologie Soziales	Keine oder zu geringe Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung der ÖBB (Gefährdung der ÖBB Nachhaltigkeitsziele aus der Lieferkette)	<ul style="list-style-type: none"> – Forcierung nachhaltig produzierender Lieferant:innen – Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen – Lieferant:innenbeurteilung durch Lieferant:innen-Management-System – Engagement an den internationalen Nachhaltigkeitsinitiativen Railsponsible und jenen der ERPC – Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) 	Ressourcenschonen (Rohstoffe, Energie, ...)	1. Klimaschutz 6. Nachhaltige Beschaffung
Ökonomie Ökologie Soziales	Veraltete Technologien verursachen Ressourcenineffizienz und Umweltschäden	<ul style="list-style-type: none"> – Europe's Rail Joint Undertaking – Digitale Automatische Kupplung – Projekt Rail4Future – MIKE – Alternative Antriebe Innovationsprogramm Regionalbahntechnik	Effizienter Einsatz von Ressourcen und Vermeidung / Reduzierung von Umweltschäden	1. Klimaschutz 7. Innovation und Technologie
Ökonomie Soziales	Verletzung der Menschenrechte	Schutz und Forderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl von Mitarbeiter:innen als auch von Partner:innen und Lieferant:innen	Fairer Umgang mit Menschen und Partner:innen	6. Nachhaltige Beschaffung 11. Vielfalt und Chancengleichheit
Ökonomie Soziales	Erhöhte Behinderung von Innovation und Fortschritt	<ul style="list-style-type: none"> – Einführen geeigneter Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials zum Beispiel durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Community creates Mobility, Open Innovation-Plattform, Drei Länder Camp – Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (Integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof) – Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung 	Ressourcen schonen Ideenreichtum fördern	7. Innovation und Technologie 14. Generationenwandel
Ökonomie Ökologie Soziales	Ineffiziente Nutzung öffentlicher Mittel	Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmer:innen durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen; Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren	Transparenter Einsatz von öffentlichen Mitteln	6. Nachhaltige Beschaffung 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor
Ökonomie Ökologie Soziales	Fehlendes leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot	<ul style="list-style-type: none"> – Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof, bei Zügen und Bussen – Stakeholder:innendialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts (Usability) – Ermäßigungen und Angebote bei Bahn und Bus Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten	Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot, und im Zuge dessen resultierende Umweltaspekte (weniger Ressourcen, Emissionen,...)	9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 11. Vielfalt und Chancengleichheit

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie
Ökonomie Soziales	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhtes Unfallrisiko (Betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) – Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen 	<ul style="list-style-type: none"> – Fortführung der Umsetzung des Programms Sicherheit auf Schiene – Weiterentwicklung Warn App – Masterplan zur Reduktion von Signalüberfahrungen – Weiterentwicklung der Sicherheitskultur (konzernweite Sicherheitskampagne) und Einführung eines neuen Unternehmenswertes Sicherheit leben 	Gesunde und leistungsfähige Mitarbeiter:innen	7. Innovation und Technologie 10. Gesundheit, Sicherheit und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber
Soziales	Erhöhtes Sicherheitsrisiko im Bereich der öffentlichen Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Einsatz von Bodycams – gezielter Einsatz von Securitypersonal und Doppelbesetzungen bei Zugbegleiter:innen – Schulungen zur „Selbst- und Fremdwahrnehmung“ 	Sicherheit für Kund:innen und Mitarbeiter:innen	10. Gesundheit, Sicherheit und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung
Ökonomie Soziales	<ul style="list-style-type: none"> – Negative Auswirkung auf Gesundheit – Erhöhte Anzahl an Frühpensionierungen aufgrund physischer / psychischer Überlastung 	<ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen – COVID-19-Präventionskonzept inkl. Test und Impfkation – Schaffen von Rahmenbedingungen zur Förderung der Arbeitsfähigkeit beispielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit – Betriebliche Wiedereingliederung – Entsprechende Beratung 	Gesunde und leistungsfähige Mitarbeiter:innen	7. Innovation und Technologie 10. Gesundheit, Sicherheit und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 15. Generationenwandel
Ökonomie Soziales	Interkulturelle Herausforderungen in der Geschäftstätigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion – Sicherstellung der Gleichbehandlung – Erhöhung der interkulturellen Kompetenz durch ÖBB Sprachlernbörse, interkulturelle Themenevents, ... – Disability-Management – Kommunikationsmaßnahmen und Weiterbildungsangebote 	Förderung von Diversität und Gleichbehandlung	11. Vielfalt und Chancengleichheit 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber
Ökonomie Soziales	Unfairer Wettbewerb und Korruption in Geschäftstätigkeit und Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> – Umfassendes Compliance-Management-System eingerichtet – Compliance-Officer zur Prävention und Früherkennung – Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien 	Faire Geschäftsgebarung und Partnerschaften	12. Datenschutz Compliance Transparenz Menschenrechte
Soziales	Stark belastendes Arbeitsumfeld	<ul style="list-style-type: none"> – Kulturentwicklung und Unternehmenswerte der ÖBB – Führungskräfteentwicklung; In-House-Beratung für Führungskräfte zu den Themen Arbeitsfähigkeit und Gesundheit 	Fairer und verlässlicher Arbeitgeber	14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie
Ökologie Soziales	Erhöhte Gefährdung des Wirtschaftsstandortes	Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität)	Absicherung des Wirtschaftsstandortes	7. Innovation und Technologie 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 15. Generationenwandel 17. Wirtschaftsmotor

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

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Verringerung des CO ₂ -Vorteils des Systems Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der ÖBB CO₂-Bilanz durch die ÖBB Klimaschutzstrategie in den drei Bereichen der Mobilität, Gebäude und Scope 3 – Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie 	<ul style="list-style-type: none"> – Steigerung des CO₂ Vorteils von Bahn und Bus und damit die Attraktivierung des Systems Bahn – Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) 	1. Klimaschutz	ÖBB-Konzern
Wachstumschance durch Klimaschutz wird nicht genutzt	Weitere Verkehrsverlagerungen vom Straßen- und Flugverkehr auf die Schiene sind der größte Hebel, um CO ₂ -Emissionen im österreichischen Verkehrssektor einzusparen. Dazu nötig sind: Attraktivierung des Systems Bahn und Ausbau der Kapazität, sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch den Einsatz neuer Technologien	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung des Systems Bahn – Steigerung der Fahrgäst:innenzahlen (Bahn und Bus) – Steigerung der beförderten Güter auf der Schiene – Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) 	1. Klimaschutz 7. Innovation und Technologie 8. Leistbare und zugängliche Mobilität	ÖBB-Konzern
Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schienen-, Straßen und Flugverkehr nicht erzielt (insbesondere in Zusammenhang mit höheren Kosten für klimaneutrale Mobilitätslösungen)	Gezielte Bewusstseinsbildung und Interessensvertretung (national / international)	<ul style="list-style-type: none"> – Level-Playing-Field mit anderen Sektoren – Steigerung der Attraktivität des Systems Bahn 	1. Klimaschutz 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor	ÖBB-Konzern
Verlust der Glaubwürdigkeit und Vertrauen in	– Klimaschutz als strategisches Topthema etabliert	Steigerung der Glaubwürdigkeit und des Vertrauens	1. Klimaschutz	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzern-gesellschaft
die Klimaschutz-wirkung der ÖBB	(Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie) – Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen (auch Forderungen) definiert) – Schärfung der Kennzahlen-Qualität als Grundlage für die Nachhaltigkeits-Performance-Messung			
Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen (Umweltaspekte)	– Weitere Minimierung der Lichtverschmutzung – Forcierung des ortsfesten Lärmschutzes – Umrüsten von Rollmaterial – Staub- und Feinstaubbelastung weiter reduzieren – Einsatz von chemischen Herbiziden weiter reduzieren	langfristige Positionierung als nachhaltiges Unternehmen	1. Klimaschutz 3. Emissionen (exkl. CO ₂) 5. Biodiversität & Artenvielfalt 4. Ressourcenmanagement	ÖBB-Konzern
Preissteigerungen bei erneuerbaren Energien (verstärkte Nachfrage)	Ein Drittel des ÖBB Bahnstroms stammt jetzt schon aus Eigenproduktion (ÖBB Wasserkraftwerke). Ziel ist ein Ausbau der Eigenproduktion auf 40 Prozent, um unabhängiger vom Markt agieren zu können	Steigerung der Strommenge aus Eigenproduktion (Wettbewerbsvorteil)	1. Klimaschutz	ÖBB-Infrastruktur AG
Steigende Energiepreise aufgrund von Ukraine Konflikt	ÖBB-eigene Produktivität steigern (Qualität, Attraktivität) z. B. durch Effizienzsteigerungsprogramme	Steigerung der Strommenge aus Eigenproduktion (Wettbewerbsvorteil)	1. Klimaschutz 16. Wirtschaftsmotor	ÖBB-Konzern
Kostentreiber infolge mangelnder Steigerung der Energieeffizienz	ÖBB-eigene Produktivität steigern (Qualität, Attraktivität) – z. B. durch Effizienzsteigerungsprogramme	– Kostenersparnis durch effiziente Nutzung – Sicherstellung der Verfügbarkeit von Energie: Effiziente Nutzung bereits limitierter Energieressourcen (erneuerbare Energie)	1. Klimaschutz	ÖBB-Konzern
Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebs durch überregionalen, länger andauernden Stromausfall (Blackout)	– Erarbeitung eines Notfallplans Blackout – Erarbeitung gesellschaftsspezifischer Verfahrensanweisungen für den Blackout Erarbeitung von Maßnahmenblättern für das Verhalten im Blackout	– Aufrechterhaltung des innerbetrieblichen Mobilitätsbedürfnisses (Notdienst) – Handlungssicherheit in den Phasen "Herunterfahren - Blackout - Hochfahren" gewährleisten – Sicherstellung von klaren und effizienten Kommunikationsstrukturen – klare Regelungen für Kundensicherheit und Kundeninformation	9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 10. Gesundheit, Safety und Security	ÖBB-Konzern
Schäden und Ausfälle durch Naturgewalten und	– Forschungsprojekt INGEMAR (intelligentes Naturgefahrenmanagement- und Risikobeurteilung) um bei	– Hohe Streckenverfügbarkeit und Erhalt der Pünktlichkeit – Kostenersparnis	2. Anpassung an den Klimawandel 4. Ressourcenmanagement	– ÖBB-Infrastruktur AG

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Extremwetterereignisse	<p>Naturereignissen effizienter und proaktiver reagieren zu können</p> <ul style="list-style-type: none"> – infra:wetter: Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc., in verschiedenen Intensitätsstufen per Mail oder SMS, die auf Basis von Userinstellungen eine bestmögliche Vorbereitung und Planung auf die vorhergesagten Wetterszenarien ermöglichen – Durch die Konzeption von wasserdurchlässigen Flächenversiegelungen auf Vorplätzen und P & R-Anlagen soll erreicht werden, dass sich diese weniger aufheizen. Somit wird weniger Hitze an die Umwelt abgegeben und bei den sich häufenden Starkregenereignissen kann das Regenwasser schneller aufgenommen bzw. abgegeben werden 		7. Innovation und Technologie	– ÖBB-Immobilien GmbH
Abhängigkeit von intakter Infrastruktur (Systemresilienz)	Durchgeführte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse, um potentielle Gefahren und die zu erwartenden Schäden besser zu monitoren und zu managen.	Hohe Streckenverfügbarkeit und Erhalt der Pünktlichkeit	2. Anpassung an den Klimawandel	ÖBB-Konzern
Kostentreiber aufgrund der höheren Standards für Klimatisierung von Gebäuden und Fahrzeugen	Effizienter Einsatz von Klimaanlage, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen - natürliche Beschattungen)	<ul style="list-style-type: none"> – Weitere Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) – Kostenersparnis – Steigerung des Wohlbefindens und der Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter:innen 	1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel	<ul style="list-style-type: none"> – ÖBB-Personenverkehr AG – ÖBB-Immobilien GmbH
Einschränkung des Bahnbetriebs (Kapazität und Geschwindigkeit) zufolge Lärmbelastung	Weitere Lärmschutzmaßnahmen setzen bzw. Lärmschutzprogramme weiterführen. Der Fokus liegt klar auf infrastruktur- und fahrzeugseitigen Maßnahmen (z. B. leise Bremssohlen bei Güterwägen). Gezielte Forschung und Entwicklung betreiben, um auch neue technologische Ansätze zu prüfen. Zusätzlich Forcierung des Stakeholder:innenmanagements	Voraussetzung für weiteres Wachstum	3. Emissionen (exkl. CO ₂)	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Hohe Rohstoffpreise und Materialmangel sowie damit verbundene steigende Kosten (z. B. durch Ukraine Konflikt)	Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch: <ul style="list-style-type: none"> – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung – Ressourcenschonender Ansatz – Mehrfachverwendung von Waschwasser – Forcierung von Kreislaufwirtschaft – Höhere Unabhängigkeit von Lieferant:innen 	Kostenersparnis durch Kreislaufwirtschaft	4. Ressourcenmanagement 6. Nachhaltige Beschaffung	ÖBB-Konzern
Beeinträchtigung der Umwelt durch Ausbringen oder Austritt schädlicher Substanzen	<ul style="list-style-type: none"> – Spezielle Güterwägen für Gefahrguttransport sowie Verfahrensanweisungen – Erarbeitung eines Notfallplans – Erarbeitung von Verfahrensanweisungen mit klaren Vorgehensweisen im Gefahrfall – Wo möglich Ersatz von schädlichen Substanzen im Betrieb (z. B. Ersatz von Glyphosat) 	<ul style="list-style-type: none"> – Imagegewinn / Reputation – Glaubwürdigkeit steigern – Vorbildwirkung 	4. Ressourcenmanagement 5. Artenvielfalt und Biodiversität	ÖBB-Konzern
Langandauernde Genehmigungsverfahren durch Behörden	<ul style="list-style-type: none"> – Sinnvolle Planung von gezielten Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. auszugleichen – Berücksichtigung spezifischer umwelt- und naturschutzbezogener Regelwerke bei Neu- und Ausbauprojekten, um neben Genehmigungsverfahren zusätzlichen Schutz gefährdeter Arten zu gewährleisten – Biologisches Monitoring von interessanten Flächen – Anbringen von Vogelschutzkappen und Schutzvorrichtungen vor dem Isolator 	<ul style="list-style-type: none"> – Imagegewinn / Reputation – Schnellere Behördenverfahren 	5. Artenvielfalt und Biodiversität	ÖBB-Infrastruktur AG
Keine oder zu geringe Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung der ÖBB (Gefährdung der ÖBB Nachhaltigkeitsziele aus der Lieferkette)	Forcierung nachhaltig produzierender Lieferant:innen. Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen. Überdies sind die ÖBB Mitglied in der branchenspezifischen Beschaffungsplattform	<ul style="list-style-type: none"> – Alleinstellungsmerkmal (Glaubwürdigkeit) – Vorreiterrolle – Transparenz bei Investitionen – effiziente Kreislaufwirtschaft – Scope-3-Bilanz 	6. Nachhaltige Beschaffung	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
Glaubwürdigkeit der Nachhaltigkeitsleistung Von Auftragnehmer:innen	Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmer:innen durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen. Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit – Vorreiterrolle – Voraussetzung für Finanzierungen / Subventionierungen 	6. Nachhaltige Beschaffung	ÖBB-Konzern
Preissteigerungen durch Beschaffung nachhaltig produzierter Waren und Produkte	Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung)	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit – Vorreiterrolle – Effiziente Nutzung von Ressourcen – Kostenersparnis 	6. Nachhaltige Beschaffung	ÖBB-Konzern
Kapazitätsengpässe	<ul style="list-style-type: none"> – Automatisierung Schienenverkehr (Projekt TARO) – Digitale Automatische Kupplung – Konventioneller Ausbau der Schieneninfrastruktur – Modernisierung der Flotte 	<ul style="list-style-type: none"> – Vorreiterrolle – Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Sicherheit 	7. Innovation und Technologie	ÖBB-Konzern
Nichtnutzung vorhandener technologischer Möglichkeiten (Effekte auf Produktivität, Sicherheit und Qualität)	<ul style="list-style-type: none"> – Projekt Greenlight – Projekt Raileye 3D – Alternative Antriebe – Regionalbahn neu – Zugvorbereitung und Verschiebung der Zukunft 	<ul style="list-style-type: none"> – Vorreiterrolle – Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Sicherheit 	7. Innovation und Technologie	ÖBB-Konzern
Verlust der Technologieführerschaft im Bereich Bahn	<ul style="list-style-type: none"> – Beteiligung an nationalen sowie internationalen Forschungsprojekten – Europe's Rail Joint Undertaking 	<ul style="list-style-type: none"> – Vorreiterrolle – Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Sicherheit 	7. Innovation und Technologie	ÖBB-Konzern
<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhtes Unfallrisiko (Betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) – Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen 	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der Maßnahmen aus dem Programm Sicherheit auf Schiene – Masterplan Reduktion Signalüberfahrungen – Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal durch eine Warn-App – Umsetzung technischer Verbesserungen z.B.: weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten – Weiterentwicklung der Sicherheitskultur (konzernweite Sicherheitskampagne) und Einführung eines neuen Unternehmenswertes Sicherheit leben 	<p>Absicherung des ÖBB-Konzerns als sicherer, verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber</p>	<p>10. Gesundheit, Safety und Security</p> <p>7. Innovation und Technologie</p> <p>14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber</p>	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzern-gesellschaft
Erhöhtes Sicherheitsrisiko im Bereich der öffentlichen Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Einsatz von Bodycams – Gezielter Einsatz von Securitypersonal und Doppelbesetzungen bei Zugbegleiter:innen – Schulungen zur „Selbst- und Fremdwahrnehmung“ 	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherer (Mobilitäts-)dienstleister für die Kund:innen – Sicherer und attraktiver Arbeitgeber 	10. Gesundheit, Safety und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern
ÖBB finden zu wenig ausreichend qualifizierte Mitarbeiter:innen	<ul style="list-style-type: none"> – Joboffensive: Präsenz auf diversen zielgruppenspezifischen Recruitingveranstaltungen – Employer-Branding 	<ul style="list-style-type: none"> – Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen – Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen 	14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern
Mitarbeiter:innen fluktuation	<ul style="list-style-type: none"> – Umfangreiches internes und externes Weiterbildungsangebot – Große Bandbreite an Karrierechancen im Unternehmen durch die Möglichkeit des Wechsels innerhalb des Konzerns – Fairness und flexible Arbeitszeitmodelle – Maßnahmen zur Vereinbarung von Beruf und Familie: flexible Arbeitszeiten, Telearbeit, ÖBB Kinderbetreuung – Mentoring-Programme für unterschiedliche Zielgruppen – Frauenförderungsprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> – Know-how Erhalt im Konzern – Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen – Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen 	14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern
Know-how-Verlust bzw. spezifisches Expert:innenwissen wird nicht optimal genutzt oder geht verloren	<ul style="list-style-type: none"> – Zusammenspiel von Alt und Jung effektiver nutzen, um im Sinne des Unternehmenserfolgs langjähriges Wissen mit neuen Ideen zu verknüpfen und den Konzern weiterzuentwickeln – Wissenstransfer-Tandems: ausscheidende/r Mitarbeiter:in mit Spezialwissen und Nachfolger:in arbeiten drei bis zwölf Monate parallel – Wissens-Coaches: internes Ausbildungsprogramm von Wissenstransfer-Coaches – Altersgerechte Teilzeitarbeit: übergangsweise Bindung von Expert:innenwissen durch Ausgleiten aus dem Erwerbsleben 	<ul style="list-style-type: none"> – Neue Werte – Neue Arbeitsweisen – Ausgewählte Prozesse und Strukturen neu aufstellen – Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen – Wissenstransfer 	14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 15. Generationenwandel 17. Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern
Nicht gut ausgebildete Mitarbeiter:innen	Geeignete und gezielte Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten	– Steigerung der Qualifizierung von Mitarbeiter:innen	17. Aus- und Weiterbildung	ÖBB-Konzern

Art des Risikos	Gesetzte Maßnahme	Chance	Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix	Konzerngesellschaft
		<ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Einsetzbarkeit von Mitarbeiter:innen – Steigerung von Produktivität/ Förderung der Innovationskraft 		
Weniger zur Verfügung stehendes Investitionsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Bewusstseinsbildung bzgl. Wirkung auf Kapazität des Bahnsystems und Verkehrsverlagerungspotenziale – Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) 	<ul style="list-style-type: none"> – Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität – Glaubwürdigkeit und vorhandene Finanzierung 	1. Klimaschutz 8. Sustainable Finance 9. Leistbare und zugängliche Mobilität 16. Wirtschaftsmotor	ÖBB-Konzern
Schlechtere Konditionen für ÖBB bei künftigen Finanzierungen durch suboptimale Nachhaltigkeitsbewertungen	Finanzmarkt richtet Finanzierungen auf Nachhaltigkeitskriterien aus. ÖBB forcieren ihre Nachhaltigkeitsperformance gezielt und planen proaktive ESG-Ratings. Siehe auch Baustein Sustainable Finance	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit – Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen 	8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor	ÖBB-Konzern
Investitionen bringen nicht den erwarteten Nutzen	CAPEX, Handbuch Wirtschaftlichkeitsberechnungen	Glaubwürdigkeit und Umgang mit Finanzierung	8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor	ÖBB-Konzern

I. Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Die ÖBB berichten in diesem Bericht erstmals zu den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures, besser bekannt als TCFD. Das ist eine im Dezember 2015 gestartete Initiative des Financial Stability Board (FSB), einem internationalen Gremium, das mit Unterstützung der G20-Mitglieder gegründet wurde, um die internationale Finanzstabilität zu fördern. Der Zweck der TCFD ist es, dabei zu helfen, die Informationen zu identifizieren, die von Investoren, Kreditgebern und Versicherungsunternehmen benötigt werden um klimabezogene Risiken und Chancen angemessen zu beurteilen und zu bewerten. Im Jahr 2017 veröffentlichte die TCFD im Auftrag des FSB seine abschließenden Empfehlungen. Diese Empfehlungen bieten einen Rahmen für die Entwicklung wirkungsvollerer klimabezogener Finanzinformationen durch bestehende Berichterstattungsprozesse.

In diesem Bericht werden an folgenden Stellen allgemeine klimabezogene Informationen der ÖBB zur Verfügung gestellt:

- Auswirkungen des Klimawandels auf die ÖBB – siehe Kapitel G.2. Anpassung an den Klimawandel
- Klimaresilienz und Klimaszenarien – siehe Kapitel G.8. Sustainable Finance / EU-Taxonomie
- Wesentliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel im ÖBB-Konzern:
 - Strategische Maßnahmen: Klimaschutz und Anpassungen an den Klimawandel sind Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie (mit Zielen, Stoßrichtungen, Kennzahlen und Maßnahmenportfolio) – siehe Kapitel G.1., G.2., H.
 - Die vom Klimawandel betroffenen ÖBB Teilkonzerne (allen voran die ÖBB-Infrastruktur AG) setzen verschiedene auch operative Maßnahmen – siehe Kapitel G.1, G.2., H.

Spezielle Empfehlungen der TCFD zur Offenlegung

Die TCFD setzt sich für die Offenlegung von Informationen zu klimabedingten Chancen und Risiken von Unternehmen ein. Diese müssen darstellen, wie sie in den Bereichen Governance, Strategie, Risikomanagement und mithilfe messbarer Zielsetzungen aufgestellt sind, um wesentliche klimabezogene Chancen zu nutzen und Risiken zu verringern.

Der ÖBB-Konzern unterstützt die Empfehlungen der TCFD zur Berichterstattung spezieller klimabezogener Informationen, legt diese Informationen gemäß TCFD offen und verweist auch auf entsprechende Seiten im Bericht mit weiterführenden detaillierteren Angaben:

Bereich	TCFD-relevante Detailinformation	Kapitel
Zuständigkeiten und Verankerung im Unternehmen	Aufsicht / Steuerung:	
	Aufsichtsrat ÖBB-Holding AG und Steuerung ÖBB Top-Management	G.
	Prozess / Werkzeuge:	
	Chancen- und Risikomanagement	H.
Strategie	Nachhaltigkeitsmanagement	G.
	Nachhaltigkeitsstrategie	G.
	Konzernstrategie (Umfeldanalysen)	C.5.
	Nachhaltigkeitsstrategie	G.
	Klimaschutzstrategie / Dekarbonisierungspfade	G.1.
Klimarelevantes Risikomanagement	Chancen- und Risikomanagement	H.
	Klimaschutzstrategie / Dekarbonisierungspfade (jährlicher Zielabgleich, Monitoring, Anpassung Maßnahmen)	G.1.
Indikatoren und Zielsetzungen	Ziele Nachhaltigkeitsstrategie Baustein 1 – Klimaschutz	G.1.
	Ziele Nachhaltigkeitsstrategie Baustein 2 – Anpassung an den Klimawandel	G.2.
	CO ₂ -Fussabdruck (Treibhausgasbilanz der ÖBB)	G.1.
	Kennzahlen zu Baustein 1 – Klimaschutz	G.1.
	Kennzahlen zu Baustein 2 – Anpassung an den Klimawandel	G.2.

J. GRI-Inhalts-Index

Im folgenden GRI-Inhaltsindex sind die vom ÖBB-Konzern berichteten Standardangaben, Anmerkungen, Nachhaltigkeitsbausteine, Themen der Wesentlichkeitsmatrix sowie die damit verbundenen Sustainable Development Goals (SDG) für das Berichtsjahr 2022 (01.01. bis 31.12.2022) aufgelistet. Die Referenz auf den entsprechenden Abschnitt des Konzernlageberichtes erleichtert den Leser:innen das Auffinden der Information.

Anwendungserklärung	Die ÖBB-Holding AG hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis zum 31.12.2022 berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)	Derzeit nicht anwendbar.

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
ALLGEMEINE STANDARDS					
GRI 1: Grundlagen 2021					
GRI 2: Allgemeine Angaben					
Organisation und Berichtspraktiken					
2-1	Organisationsprofil			Der Konsolidierungskreis des Nachhaltigkeitsberichts 2022 des ÖBB-Konzerns als Teil des Lageberichts der ÖBB-Holding AG entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Holding AG.	LB A. (S. 1-3)
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden				LB A. (S. 1-3)
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle			Berichtsjahr 2022 (1.1.22 - 31.12.22), jährlich, nachhaltigkeits@oebb.at	LB A. (S. 1), G. (S. 59)
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen			Für das Berichtsjahr 2023 wurde erstmals die Berichterstattung nach TCFD inkludiert.	LB I. (S. 146f)
2-5	Externe Prüfung			Der Nachhaltigkeitsbericht 2022 im Lagebericht des Geschäftsberichtes 2022 wurde einer unabhängigen externen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen.	Anhang
Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen					
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	6 – Nachhaltige Beschaffung	12		LB A. (S. 1-3), B.3. (S. 12), G.6. (S. 86ff)
2-7	Angestellte	14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17 - Aus- und Weiterbildung	5, 8, 10		LB E. (S. 46), G.14. (S. 125f), G.17. (S. 134)
2-8	Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	5, 8, 10		LB E. (S. 46), G.14. (S. 125f)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
GRI 2: Allgemeine Angaben					
Unternehmensführung (Governance)					
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung				Corporate Governance Bericht, LB G. (S. 59f)
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans				Corporate Governance Bericht, LB G. (S. 59f)
2-11	Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans			In Österreich ist es gesetzlich geregelt, dass der Vorsitzende des höchsten Leitungsorgans keine Führungskraft im selbigen Unternehmen sein kann.	Corporate Governance Bericht, LB G. (S. 59f)
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen				LB G. (S. 59f)
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen				LB G. (S. 59ff)
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung				LB G. (S. 59f)
2-15	Interessenkonflikte	12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte			LB G.12. (S. 119)
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte		Eine genaue Anzahl an kritischen Anliegen wird konzernweit nicht berichtet.	LB G.12. (S. 119)
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans				LB G. (S. 59), G.14. (S.132)
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans				LB Erläuterung 32
2-19	Vergütungspolitik				Corporate Governance Bericht, LB Erläuterung 32
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung				Corporate Governance Bericht, LB Erläuterung 32

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
GRI 2: Allgemeine Angaben					
Unternehmensführung (Governance)					
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung			Aufgrund der umfangreichen Auswertung der Ist-Gehaltsdaten zur Ermittlung des mittleren Niveaus der Jahresvergütung der Angestellten können die Daten für das Geschäftsjahr 2022 mit Berichtschluss Mitte März 2023 nicht ausgewiesen werden. Für 2023 erfolgt die Programmierung eines Berichtes, welcher die Auswertung des mittleren Niveaus (Median) ermöglicht, um somit die Verhältnisse im Bericht 2024 (für 2023) ausweisen zu können.	
Strategie, Richtlinien und Praktiken					
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung		8		LB C.5. (S. 39ff), G. (S. 62)
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	10 – Gesundheit, Safety und Security 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte			LB G. (S. 59), G.10. (S. 112), G.12. (S. 120), G.16. (S. 131), H. (S. 135ff)
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte			Corporate Governance Bericht, LB G.6. (S. 87), G.12. (S. 119)
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	10 – Gesundheit, Safety, Security 11 – Vielfalt und Chancengleichheit 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte			LB G.10. (S. 107), G.12. (S. 119)
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte			LB E. (S.143), F. (S. 57), G.11. (S.48), G.12. (S. 118)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
GRI 2: Allgemeine Angaben					
Unternehmensführung (Governance)					
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen			Im Jahr 2022 gab es im ÖBB-Konzern keine bedeutenden Verstöße gegen Gesetze und Vorschriften.	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	13 – Soziale Verantwortung	17	Der ÖBB-Konzern berichtet nicht zu Geldbußen aufgrund von wettbewerbswidrigen Verhalten, Kartell-Monopolbildung, da diese Angaben speziellen Vertraulichkeitsauflagen unterliegen (siehe Ausnahme: Confidentiality Constraints)	LB G.13. (S. 123)
Einbindung von Stakeholdern					
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern		17		LB B.2. (S.9ff), G. (S. 62)
2-30	Tarifverträge	14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	8		LB G.14. (S. 128)
GRI 3: Wesentliche Themen					
Angaben zu wesentlichen Themen					
3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen				LB G. (S.60ff)
3-2	Liste der wesentlichen Themen				LB G. (S.60ff)
3-3	Management von wesentlichen Themen			„Team Ziel Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Ersttermin Anfang des Jahres + Review Termin Mitte des Jahres)	LB G. (gesamt) Beginn jedes Kapitels; H. (S. 135ff)
WESENTLICHE THEMEN					
GRI 200: Ökonomische Themen					
GRI 300: Ökologische Themen					
GRI 400: Soziale Themen					
Baustein 1: Klimaschutz					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	1 – Klimaschutz			LB G. (S. 59ff), G.1. (S. 65ff), H. (S. 135ff)
302 Energie					
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	1 – Klimaschutz	7, 11, 12, 13		LB G.1. (S. 65, S. 71)
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	1 – Klimaschutz	7, 12		LB G.1. (S. 65)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
305	Emissionen				
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	1 – Klimaschutz	7, 11, 12, 13		LB G.1. (S. 71ff)
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	1 – Klimaschutz	7, 11, 12, 13		LB G.1. (S. 71ff)
305-3	Sonstige indirekte THG--Emissionen (Scope 3)	1 – Klimaschutz	7, 11, 12, 13		LB G.1. (S. 71ff)
305-5	Senkung der THG- Emissionen	1 – Klimaschutz	7, 11, 12, 13		LB G.1. (S. 71ff)
203	Indirekte ökonomische Auswirkungen				
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	1 – Klimaschutz 16 – Wirtschaftsmotor	5, 9, 11		LB C.1. (S. 18ff), C.4. (S. 31ff), G.1. (S. 69), G.16. (S. 131)
Baustein 2: Anpassung an den Klimawandel					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	2 – Anpassung an den Klimawandel			LB G. (S. 59ff), G.2. (S. 73ff), H. (S. 135ff)
201	Wirtschaftliche Leistung				
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	2 – Anpassung an den Klimawandel		Die durch den Klimawandel bedingten Kosten werden aktuell nicht berichtet.	Kapitel G.2 (S. 73ff)
Baustein 3: Emissionen (exkl. CO₂ / Treibhausgase)					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	3 – Emissionen (exkl. CO ₂ / Treibhausgase)			LB G. (S. 59ff), G.3. (S. 76ff), H. (S. 135ff)
Baustein 4: Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	4 – Ressourcenmanagement			LB G. (S. 59ff), G.4. (S. 79ff), H. (S. 135ff)
303	Wasser				
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	4 – Ressourcenmanagement	6, 12		LB G.4. (S.82f)
303-5	Wasserverbrauch	4 – Ressourcenmanagement	6, 12		LB G.4. (S.82f)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
306	Abwasser und Abfall				
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	4 – Ressourcenmanagement	6, 12		LB G.4. (S.81f)
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	4 – Ressourcenmanagement	6, 12		LB G.4. (S.81f)
306-3	Angefallener Abfall	4 – Ressourcenmanagement	6, 12		LB G.4. (S.82)
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	4 – Ressourcenmanagement	6, 12		LB G.4. (S.82)
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	4 – Ressourcenmanagement	6, 12		LB G.4. (S.82)
413	Lokale Gemeinschaften				
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	4 – Ressourcenmanagement 5 – Biodiversität und Artenvielfalt	6, 12, 14, 15	Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.	LB G.4. (S. 79f), G.5. (S. 84f)
Baustein 5: Artenvielfalt & Biodiversität					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	5 – Biodiversität und Artenvielfalt			LB G. (S. 59ff), G.5. (S. 84ff), H. (S. 135ff)
304	Biodiversität				
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf Biodiversität	5 – Biodiversität und Artenvielfalt	14, 15		LB G.5. (S. 86)
413	Lokale Gemeinschaften				
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	4 – Ressourcenmanagement 5 – Biodiversität und Artenvielfalt	6, 12, 14, 15	Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.	LB G.4. (S. 79f), G.5. (S. 84f)
Baustein 6: Nachhaltige Beschaffung					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	6 – Nachhaltige Beschaffung			LB G. (S. 59ff), G.6. (S. 86ff), H. (S. 135ff)
203	Beschaffungspraktiken				
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferant:innen	6 – Nachhaltige Beschaffung	12		LB G.6. (S. 87)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
308	Umweltbewertung der Lieferant:innen				
308-1	Neue Lieferant:innen, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	6 – Nachhaltige Beschaffung	12		LB G.6. (S. 87)
414	Soziale Bewertung der Lieferant:innen				
414-1	Neue Lieferant:innen, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	6 – Nachhaltige Beschaffung	12		LB G.6. (S. 87)
Baustein 7: Innovation & Technologie					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	7 – Innovation & Technologie			LB G. (S. 59ff), G.7. (S. 88ff), H. (S. 135ff)
Baustein 8: Sustainable Finance					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	8 – Sustainable Finance			LB G. (S. 59ff), G.8. (S. 91ff), H. (S. 135ff)
Baustein 9: Leistbares & zugängliches Mobilitätsangebot					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	9 – Leistbares & zugängliches Mobilitätsangebot			LB G. (S. 59ff), G.9. (S. 102ff), H. (S. 135ff)
Baustein 10: Gesundheit, Safety, Security					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	10 – Gesundheit, Safety, Security			LB G. (S. 59ff), G.10. (S. 106ff), H. (S. 135ff)
403	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (2018)				
403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	10 – Gesundheit, Safety, Security			LB G.10. (S. 107, 111)
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	10 – Gesundheit, Safety, Security			LB G.10. (S. 108, 110)
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	10 – Gesundheit, Safety, Security			LB G.10. (S. 108, 111)
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	10 – Gesundheit, Safety, Security			LB G.10. (S. 110)
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	10 – Gesundheit, Safety, Security 17 – Aus- und Weiterbildung			LB G.10. (S. 112), G.17. (S. 133)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter:innen	10 – Gesundheit, Safety, Security			LB G.10. (S. 108, 111f)
403-7	Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	10 – Gesundheit, Safety, Security 17 – Aus- und Weiterbildung			LB G.10. (S. 109), G.17. (S. 133)
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	10 – Gesundheit, Safety, Security			LB G.10. (S. 108f)
404	Aus- und Weiterbildung				
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	10 – Gesundheit 15 – Generationenwandel 17 – Aus- und Weiterbildung	4		LB G.10. (S. 112), G.15. (S. 129), G.17. (S. 132f)
418	Schutz der Kund:innendaten				
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf Verletzungen des Schutzes und den Verlust von Kund:innendaten	10 – Security		Im Jahr 2022 gab es 3 Fälle der Verletzung des Schutzes personenbezogener Daten, die bei der österreichischen Datenschutzbehörde gemeldet werden mussten. Die Vorfälle wurden von der ÖBB Informationssicherheit bearbeitet und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Fachabteilungen zahlreiche weiterführende Schritte zur langfristigen Verhinderung vergleichbarer Vorfälle ergriffen.	LB G.10. (S. 106), G.12. (S. 118)
Baustein 11: Vielfalt und Chancengleichheit					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	11 – Vielfalt und Chancengleichheit			LB G. (S. 59ff), G.11. (S. 113ff), H. (S. 135ff)
405	Vielfalt und Chancengleichheit				
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	11 – Vielfalt und Chancengleichheit	5		LB G.11. (S.114)
Baustein 12: Compliance, transparente Berichte, Datenschutz und Menschenrechte					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte			LB G. (S. 59ff), G.12. (S. 118ff), H. (S. 135ff)
205	Korruptionsbekämpfung				
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		8	Die konzernweit durchgeführten Compliance Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten.	LB G.12. (S. 118ff)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
206	Wettbewerbswidriges Verhalten				
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell und Monopolbildung		8	Der ÖBB-Konzern berichtet nicht zu der Gesamtzahl der Verfahren sowie deren Ergebnisse, da diese Angaben speziellen Vertraulichkeitsauflagen unterliegen (siehe Ausnahme: Confidentiality Constraints)	LB G.12. (S. 118ff)
417	Marketing und Kennzeichnung				
417-3	Verstöße in Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation		8	Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts 2022 des ÖBB-Konzerns als Teil des Lageberichts der ÖBB-Holding AG sind im ÖBB-Konzern keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.	
Baustein 13: Soziale Verantwortung und Kooperation					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	13 – Soziale Verantwortung			LB G. (S. 59ff), G.13. (S. 121ff), H. (S. 135ff)
Baustein 14: Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber			LB G. (S. 59ff), G.14. (S. 124ff), H. (S. 135ff)
401	Beschäftigung				
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	8		LB G.14. (S. 126f)
404	Aus- und Weiterbildung				
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Karriereentwicklung erhalten	14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	4		LB G.14. (S. 128)

GRI	Titel der Offenlegung	NH-Baustein	SDG	Anmerkungen	Referenz/Seite
Baustein 15: Generationenwandel					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	15 – Generationenwandel			LB G. (S. 59ff), G.15. (S. 128ff), H. (S. 135ff)
404 Aus- und Weiterbildung					
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	10 – Gesundheit 15 – Generationenwandel 17 – Aus- und Weiterbildung	4		LB G.10. (S. 112), G.15. (S. 129), G.17. (S. 132f)
Baustein 16: Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	16 – Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung			LB G. (S. 59ff), G.16. (S. 130ff), H. (S. 135ff)
201 Wirtschaftliche Leistung					
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	16 – Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	8		LB G.16. (S. 131)
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	16 – Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung	8		LB B.2. (S. 9), C.1. (S. 18ff), G.16. (S. 130ff)
203 Indirekte ökonomische Auswirkungen					
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	1 – Klimaschutz 16 – Wirtschaftsmotor	5, 9, 11		LB C.1. (S. 18ff), C.4. (S.31ff), G.1. (S. 69), G.16. (S. 131)
Baustein 17: Aus- und Weiterbildung					
Wesentliches Thema					
3-3	Management von wesentlichen Themen	17 – Aus- und Weiterbildung			LB G. (S. 59ff), G.17. (S. 131ff), H. (S. 135ff)
404 Aus- und Weiterbildung					
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	10 – Gesundheit 15 – Generationenwandel 17 – Aus- und Weiterbildung	4		LB G.10. (S. 112), G.15. (S. 129), G.17. (S. 132f)

K. Anmerkungen zum Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Konzerns und seines wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden auf Basis der zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen erstellt. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 23.03.2023

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä eh

Mag. Arnold Schiefer eh



1520273
2019
SCHAKU
230.944.058.030.00
J.M. VOHN SE & Co. KG
SALZGITTER - GERMANY



Maßnahmen zu den Nachhaltigkeitsbausteinen

EINE NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE ist nur so gut, wie sie auch realisiert wird. Die ÖBB arbeiten kontinuierlich an den Maßnahmen.

Auf den folgenden Seiten finden Sie eine ausführliche Dokumentation über die im Jahr 2022 gesetzten, fortgeführten und abgeschlossenen Maßnahmen des ÖBB-Konzerns zu den einzelnen Nachhaltigkeitsbausteinen. Dazu gibt es einige Änderungen im Vergleich zu den letzten

Jahren. Der Nachhaltigkeitsbericht der ÖBB-Holding AG für 2022 wurde in diesem Jahr in Vorbereitung auf die „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) erstmals freiwillig in den Lagebericht des Geschäftsberichts der ÖBB-Holding AG eingebunden. Das heißt, Sie

finden auf den vorangehenden Seiten 6 bis 105 den von Wirtschaftsprüfern auditierten Inhalt des Nachhaltigkeitsberichts 2022 aus dem Lagebericht.

Strategie realisieren

Dieser dem Geschäftsbericht entnommene Teil enthält jedoch keine ausführliche Dokumentation der Maßnahmen. Die können Sie auf den folgenden Seiten nachlesen. Es wird darauf verwiesen, dass dieser Teil des Berichts mit der ausführlichen Beschreibung der Maßnahmen nicht Gegenstand der Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts 2022 war.

Maßnahmen zu den Nachhaltigkeitsbausteinen

UMSETZUNG DER STRATEGIE. Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie beruht auf 17 Bausteinen. Auf den folgenden Seiten finden Sie einen Auszug der Maßnahmen zu den einzelnen Bausteinen.

1 Klimaschutz (Auszug) Seite LB65

ÖBB 360°: Integrierte Mobilitätsservices werden weiter ausgebaut

Im September 2022 fiel der Startschuss für die ÖBB-360°-Services in Baden. Bei einer EU-weiten Ausschreibung konnte sich die Bietergemeinschaft „ÖBB 360 Baden“, bestehend aus den Partnern ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Equipment, Österreichische Postbus AG und Inn-Bike, gegen die Mitbewerber durchsetzen. **Die Stadt Baden nimmt mit diesem neuen Angebot eine Vorreiterrolle für die Gestaltung künftiger „Mobility as a Service“-Pakete (MaaS) ein.**

Mit April 2022 startete die Pilotphase für ein unternehmensinternes E-Bike-Sharing für alle Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns. **Auf insgesamt 12 Standorte verteilt, standen im Jahr 2022 den Mitarbeiter:innen 70 E-Bikes für kostenlose Dienstreisen und günstige Privatfahrten zur Verfügung.**

Auch im B2B-Bereich gab es 2022 einige Neuheiten. Nach einer erfolgreichen Pilotierungsphase wurden mit Oktober 2022 die digitalen **360°-Mobilitätslösungen „ÖBB 360° Travel Management“ und „ÖBB 360° Mobilitätsbudget“ für Unternehmen und deren Mitarbeiter:innen gestartet.** Im Zuge des innovativen Services erhalten Kund:innen die Möglichkeit, die vielseitige Mobilitäts-App Wegfinder für die Buchung und Verrechnung von Dienstreisen zu nutzen und / oder für die Vergabe von Mobilitätsbudgets im privaten Kontext (z. B. als Gehaltsbestandteil bzw. attraktives Mitarbeiter:innen-Goodie) zu verwenden. Durch die Nutzung der klimafreundlichen Mobilitätsalternativen leisten folglich auch Unternehmen sowie deren Mitarbeiter:innen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Aus diesem Grund stellen die **ÖBB auch jedem Partnerunternehmen Reports zur realisierten CO₂-Ersparnis zur Verfügung.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



Kompensation von Lagerstandorten der Rail Cargo Group (RCG)

Für die Standorte Lenzing und Wien-Freudenau **werden sämtliche Scope 1, Scope 2 und Scope 3 erfasst, kontinuierlich reduziert und seit 2021 unvermeidbare Emissionen (rd. 780,42 t) kompensiert.** Mit der Kompensation ist eine Unterstützung von Klimaschutzprojekten der ClimatePartner GmbH möglich. **Beide Standorte dürfen seither das Label „klimaneutral“ führen,** das unabhängig vergeben wird. ClimatePartner beziehungsweise deren Berechnungsprozess für Emissionen wird jährlich vom TÜV geprüft. Damit sind aktuell zwei von drei Standorten der RCG in Österreich klimaneutral.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.





2 Anpassung an den Klimawandel (Auszug) Seite LB73

Hochwasserbetroffenheit

Anhand von Plänen, welche die Hochwasserbetroffenheit des Streckennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG darstellen, werden im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit jene **Streckenabschnitte ausgewiesen, auf denen für die Bahnstrecken in Österreich eine potenzielle Hochwasserbetroffenheit besteht**. Bei den konkret betroffenen Gebieten wird ein technisches Maßnahmenkonzept (Machbarkeitsstudie) hinterlegt, das als Grundlage für mittel- und langfristige Planungsprojekte zur Verfügung steht. Die Inhalte der Hochwasserbetroffenheit bilden dabei auch eine **wesentliche Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten, die einen Einfluss auf die Bahn haben können**.

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



Präventive Baumentfernung – „Bahnniederwald“

Das Ziel der präventiven Baumentfernung liegt darin, die **Beeinträchtigung der Bahn durch Äste oder umstürzende Bäume bei Stürmen und Gewittern bestmöglich zu reduzieren und damit die Verfügbarkeit und Sicherheit weiter zu steigern**. Durch Auswertungen von Lichtraumscannerdaten werden Streckenabschnitte mit sehr nahe an den Gleisen befindlichen Bäumen detektiert. Unter Berücksichtigung des aktuellen Baumzustandes werden letztendlich die Bereiche ausgewählt, in denen im Folgejahr die **Bäume gefällt werden und dadurch der sogenannte „Bahnniederwald“ umgesetzt wird**. Größenordnungsmäßig werden im Jahr 2022 circa 120 Kilometer Bahnniederwald umgesetzt.

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



Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

Die Strukturierung und der Aufbau der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie erfolgte auf Grundlage des **„Drei-Säulen-Modells der Nachhaltigkeit“** (Ökonomie, Ökologie und Soziales), der Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals) sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer gezielten Stakeholder:innen-Befragung. Im Zuge einer sogenannten **Wesentlichkeitsanalyse** wurden Stakeholder:innen der ÖBB befragt, welches aus ihrer Sicht die wesentlichen Themen der ÖBB sind. Die Nachhaltigkeitsexpert:innen des ÖBB-Konzerns formten aus den externen Rückmeldungen sowie einer internen Chancen- und Risikobetrachtung die **17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie**.

Pflanzen von Obstbäumen

Um natürliche Schattenplätze zu schaffen und als CO₂-Senke zu dienen, wurden 2022 am ÖBB Produktionsstandort Wiener Neustadt Obstbäume gepflanzt. Das Projekt wird auch 2023 fortgeführt werden.

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



Baumpatenschaften

Eine Unternehmenstochter der RCG in Deutschland übernimmt in 2021 und 2022 die Baumpatenschaft für rund 1.000 Bäume, um **Emissionen zu reduzieren und ein Kund:innenversprechen einzulösen**. So wird für jeden Rundlauf ein Baum gepflanzt. Dies **motiviert Kund:innen noch mehr, mit der Bahn zu fahren** und damit Emissionen zu vermeiden.

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





4 Ressourcenmanagement (Auszug) Seite LB79

Kreislaufwirtschaft ÖBB-Immobilien GmbH

Mit dem Ziel, Kreislaufwirtschaft ganzheitlicher zu betrachten, startete die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH in einem ersten Schritt 2021 eine Kooperation mit dem Unternehmen Materialnomaden. Es soll **die Kreislaufwirtschaft in all ihren Facetten betrachtet und sowohl die Weiter- (ReUse) und Wiederverwendung (Recycling) von Materialien forciert werden**. In einem ersten gemeinsamen Prozess wurde das Potenzial der Wiederverwendung und Weitervermittlung von Ressourcen bei Immobilien-Abbruchprojekten erhoben. Im Rahmen eines **Pilotobjekts wurde der Bahnhof Gedersdorf im Jahr 2022 rückgebaut** und geeignete Materialien im Kreislauf gehalten. Die erlangten Ergebnisse werden 2023 einer Evaluierung unterzogen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement.



e-frachtbrief@ spart fast 35 Tonnen Papier – und das allein im Jahr 2021

Jede Sendung verlangt einen Frachtbrief, der als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrags sowie für die Übernahme der Ware durch den Beförderer gilt. Seit 2008 verwendet die RCG im nationalen und bilateralen Verkehr dort, wo es möglich ist, keinen klassischen Papier-Frachtbrief mehr. Ausnahmen bilden etwa Zoll-, Gefahrgut- oder Begleitdokumente. **Die digitale Lösung spart nicht nur Papier, sondern auch Kosten und minimiert den bürokratischen Aufwand um ein Vielfaches**. Mit den E-Service-Leistungen werden nicht nur Logistikprozesse vereinfacht, sondern es wird **die gesamte Logistik völlig papierlos abgewickelt**. Gleichzeitig ermöglicht dies sowohl **Kunden als auch Partnern Echtzeitinformationen über den Status der Sendungen**. Und letztendlich hilft dies, Umweltressourcen zu sparen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement.



In Zahlen ausgedrückt bedeutet der RCG Service e-frachtbrief@ Einsparungen von **34,9 Tonnen Papier** im Jahr 2021.

- Damit geht eine Einsparung von **circa zwei Millionen Liter Wasser** einher – so viel befindet sich ungefähr in einem 50 Meter langen Schwimmbad mit 20 Metern Breite und zwei Metern Tiefe.
- Außerdem wurden rund **187 KWh Energie gespart**, was 187 Waschmaschinengängen entspricht.
- Und last, but not least: **Holz. Genaugenommen 105 Tonnen** davon. Das entspricht 156 Fichten, wäre also ein Wald in der Größe eines Fußballfeldes.

All das nur in einem Jahr.

Keine Rangierzettel mehr bei nationalen Transporten

Seit August 2022 gehören Rangierzettel bei den nationalen Transporten der Vergangenheit an. Sofern nicht das RID-Gesetz oder andere Anweisungen dagegensprechen, informiert die **RCG ihre Dienstleister über ladungsbezogene Einschränkungen und außergewöhnliche Sendungen in digitaler Form**. Die Meldung erfolgt nun über den elektronischen Abhol- beziehungsweise Beistellauftrag oder über das System INFRA.TIS. Im Jahr 2021 hatten 56.765 Wagen eine Rangierbeschränkung und mussten entsprechend bezettelt werden. Das würde, auf Basis von 2021, eine jährliche Einsparung an Druckkosten in der Höhe von rund 3.130 Euro netto betragen. Das tut der Umwelt gut, schont unsere Wälder und macht zugleich Prozesse effizienter. Da **der internationale Eisenbahnverband UIC den generellen Verzicht auf Rangierzettel präferiert**, wird eine weitere Ausrollung, auch international, in den kommenden Jahren stattfinden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement.



Fernausgelesene Wasserzähler an allen Standorten

Um zukünftig eine **tagesaktuelle Wasserverbrauchsstatistik und eine präzisere interne Kontrolle** wie ein genauere Datenbasis **für die externen Prüfungen und Vergleiche** zu erhalten, wurde 2022 mit der Installation von fernauslesbaren Wasserzählern an allen Standorten der ÖBB-Train Tech gestartet.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement.



Sandsilos an ÖBB Produktionsstützpunkten

Zur Feinstaubreduzierung, zum Schutz der Mitarbeiter:innen und zur **Reduktion von Plastik wurden an den Stützpunkten in Innsbruck, Linz und Villach Sandsilos** errichtet. Dieses Projekt wird in den nächsten fünf Jahren an allen größeren Standorten fortgesetzt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Emissionen.
Ressourcenmanagement.



5 Biodiversität und Artenvielfalt (Auszug) Seite LB84

Greentracker

Die ÖBB sind eisenbahnrechtlich dazu verpflichtet, die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation zu halten. Signale und Eisenbahnkreuzungen müssen gut sichtbar sein und Mitarbeiter:innen müssen sich auf Randwegen und Verschubbahnsteigen frei bewegen können – im Notfall auch die Fahrgäste. **Zur Vermeidung von Frostaufbrüchen muss das Schotterbett luft- und wasserdurchlässig sein und damit frei von Pflanzen**, die Wasser anstauen. Der Gleiskörper muss stabil und tragfähig sein.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Biodiversität und Artenvielfalt.



Um das zu gewährleisten, werden die Gleisanlagen einmal jährlich mit Pflanzenschutzmitteln behandelt. Bereits in den vergangenen Jahren konnten die bislang notwendigen Mengen an Glyphosat deutlich gesenkt werden. Ab der Saison 2022 wurde komplett auf Glyphosat verzichtet. **Der Spritzzug war erstmals 100 Prozent glyphosاتفrei und im neuen grünen Design als Greentracker unterwegs.** Durch die optische, digitale Grünerkennung setzt **der Greentracker die alternativen Mittel äußerst sparsam und punktgenau ein.** Er spritzt dort, wo seine Sensoren „Grün“ anzeigen – also nur an Stellen, wo auch tatsächlich Pflanzen wachsen. So wird nur ein Viertel der befahrenen Strecke tatsächlich behandelt. Insgesamt werden **jährlich fast 8.000 Gleiskilometer kontrolliert.** Der **Greentracker befährt davon mehr als 6.000 Kilometer.** Damit wurde Bahnfahren wieder ein weiteres Stück umweltfreundlicher.

ÖBB Schienenbienen

Beim Projekt „ÖBB Schienenbienen“, das 2021 ins Leben gerufen wurde, kamen im Jahr 2022 vier weitere Blühflächen dazu. **Die „ÖBB Schienenbienen“ leisten einen wichtigen Beitrag zur Bestäubung von Pflanzen, Biodiversität und der effizienten Nutzung von ungenutzten, aber wertvollen Bahngrünflächen.** Außerdem entsteht für Bahnkund:innen ein nachhaltiges genussvolles Naturprodukt, welches sie in den Rail- und Nightjets genießen können.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Biodiversität und Artenvielfalt.



Handbuch Naturschutzfachkraft

Nach fast drei Jahren Vorbereitungsarbeit wurde 2022 vom Fraunhofer IRB Verlag das „Handbuch Naturschutzfachkraft – Praktischer Naturschutz für Baustellen, Betriebsgelände und Infrastrukturen“ herausgegeben. Ein Fachbuch, welches den Stand der Technik **im Bereich Natur- und Artenschutz in Zusammenhang mit Bau- und Rohstoffwirtschaft, Wasserwirtschaft, im Management von Verkehrswegen und Betriebsgeländen sowie öffentliche Infrastrukturen abbildet**. Das Kapitel, welches Natur- und Artenschutz im Eisenbahnkontext beschreibt, wurde von einem Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG verfasst.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement.
Biodiversität und Artenvielfalt.



Streuobst „Wiese“ in Györszemere

Am Unternehmensstandort Logistics Center Györszemere (Ungarn) wurden 2022 20 Bäume gepflanzt. Damit wird einerseits für **mehr Biodiversität in der Region und andererseits für mehr Wohl unter den Mitarbeiter:innen** durch mehr Natur in der Umgebung des Arbeitsplatzes und frisches Obst aus eigener Ernte gesorgt. **In Streuobstwiesen können zwischen 2.000 und 5.000 Tierarten** beheimatet sein beziehungsweise dort ihre Nahrung finden. Den größten Anteil nehmen dabei Insekten wie Käfer, Wespen, Hummel und Bienen ein. Auch die Vielfalt der Spinnentiere und Tausendfüßler ist groß.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Biodiversität und Artenvielfalt.



Schutz von Zauneidechsen

Am Standort der ÖBB-Produktion GmbH in Salzburg wurden während des laufenden Betriebs **Zauneidechsen entdeckt**. Um diese in Zukunft nicht durch den täglichen Betrieb zu beeinträchtigen, wurde **für sie 2022 ein artgerechtes Habitat errichtet**.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Biodiversität und Artenvielfalt.



6 Nachhaltige Beschaffung (Auszug) Seite LB86

Leitfaden nachhaltige Beschaffung

Der neu entwickelte Leitfaden für nachhaltige Beschaffung legt fest, **welche Ausschreibungsmerkmale als Nachhaltigkeitskriterien gelten**.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Nachhaltige Beschaffung.



ÖBB Toolbox

Mit der maßgeschneiderten ÖBB Toolbox wurde 2022 eine gesellschaftsübergreifende Möglichkeit geschaffen, **juristisch geprüfte Nachhaltigkeitskriterien für unterschiedlichste Warengruppen schnell und einfach zu identifizieren und in Ausschreibungen zu integrieren**. Beispielsweise wurden Aspekte zur Umsetzung der Kreislaufwirtschaft ergänzt. Abhängig von der jeweiligen Ausschreibung setzen die Leadbuyer der ÖBB relevante Voraussetzungen wie Energieeffizienz, ISO-Normen (z. B. ISO 14001) oder Maßnahmen zur Reduktion von Transportwegen ein.

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



Datenerfassung erweitern

Bei der Ausschreibungsplattform **ProVia gibt es seit 2022 die Möglichkeit** nachzuvollziehen, **welche Nachhaltigkeitskriterien in welchen Ausschreibungen angewendet** wurden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Nachhaltige Beschaffung.



Steuerung Nachhaltige Beschaffung

2022 wurden **Ansprechpersonen zum Thema „Nachhaltige Beschaffung“ in allen Leadbuyer-Organisationen**, die sich die Verantwortung für unterschiedliche Warengruppen teilen, ernannt. In regelmäßigen Arbeitsgruppen und Workshops wird gemeinsam Know-how erarbeitet, geteilt und geschärft. Die Ergebnisse werden allen Einkäufer:innen zugänglich gemacht. Die Verantwortlichen für nachhaltige Beschaffung **begleiten die Einkäufer:innen bei allen Fragen rund um Nachhaltigkeitsthemen bei Beschaffungsprojekten in Theorie und Praxis.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Nachhaltige Beschaffung.



Ausweitung des Einsatzes des TCO-CO₂-Modells

Im Berichtsjahr 2022 wurden in allen Teilgesellschaften weitere Beschaffungen mit dem TCO-CO₂-Modell (TCO = Total Cost of Ownership) durchgeführt. Der ÖBB Einkauf ist hier in Europa immer noch Vorreiter. **Auch in diesem Jahr wiesen unsere Bestbieter den geringsten CO₂-Fußabdruck auf.** Im Jahr 2023 wird die Anwendung des TCO-CO₂-Ansatzes weiter forciert, um in den Folgejahren eine nahezu flächendeckende Umsetzung zu erzielen.

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



Railsponsible und European Railways Purchasing Conference (ERPC)

Der ÖBB Einkauf legt hohen Wert auf Nachhaltigkeit. Um diesem Bekenntnis Ausdruck zu verleihen, **engagiert sich die ÖBB Beschaffung in der internationalen Bahnbrancheninitiative „Railsponsible“**, beispielsweise durch ihre Mitarbeit in diversen Arbeitsgruppen etwa zur Dekarbonisierung der Lieferkette (Supply Chain Due Diligence) etc. Die Mitglieder der Initiative verfolgen das **gemeinsame Ziel, die gesamte Lieferkette der Bahnindustrie nachhaltiger zu gestalten.** Um dieses Anliegen noch breiter vorantreiben zu können, betätigt sich der ÖBB Einkauf auch bei der „European Railways Purchasing Conference“ (ERPC). 2022 hatte die ÖBB bei ERPC den Vorsitz inne und war für die Organisation diverser Arbeitsgruppen beispielsweise zum Thema „Nachhaltige Beschaffung“ verantwortlich.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Nachhaltige Beschaffung.



7 Innovation und Technologie (Auszug) Seite LB88

Rail4Future

Ziel des Projektes **„Rail4Future“ ist es, eine kosteneffizientere und zuverlässigere Bewertung der bestehenden Bahninfrastruktur zu ermöglichen.** Um dies zu erreichen, wird erstmalig eine Validierungsplattform für großskalige Simulationen ganzer Bahnstrecken entwickelt. **Bestehende Schieneninfrastruktur kann so optimiert, Grundlagen für automatisierten Bahnbetrieb** können geschaffen und somit das Bahnsystem der Zukunft mitgestaltet werden. Das Projekt mit Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG läuft von April 2021 bis September 2024 und wird vom Bundesministerium für Klimaschutz und der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unterstützt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation und Technologie.



H₂Railtube

Das Ziel des Projekts ist die Entwicklung eines für den „**Kombinierten Verkehr**“ (KV) **geeigneten Containers für den Wasserstofftransport** und der zugehörigen, sektorübergreifenden Logistik. Der Container soll für die Versorgung von Wasserstoffkunden dienen, aber auch für Industriebetriebe und öffentliche Wasserstofftankstellen mit und ohne Gleisanschluss geeignet sein, **um flächendeckend einen Umstieg auf den Energieträger Wasserstoff zu ermöglichen**.

Im Rahmen des Projekts wird die Nutzung von Stahlbehältern erforscht, die umwelt-schonender, jedoch auch deutlich schwerer als bisher verwendete Kohlenstoffbehälter sind. Daher spielt die **Gewichtsreduktion der Container bei Aufrechterhaltung hoher Sicherheitsstandards** für alle Projektpartner eine wichtige Rolle. Das Projekt startete 2021 und wird von der FFG gefördert.

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



Durch Nachhaltigkeit zu wirtschaftlichem Erfolg

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

AM4Rail

Die Nutzung der **additiven Fertigung** (englisch Additive Manufacturing, kurz AM) bietet in der Logistik im Schienenfahrzeugbereich eine Reihe an Potenzialen. Unter anderem können die **Aufwände für Lagerhaltung, Transport und Verpackung reduziert werden**. Das Projekt „AM4Rail“ setzt sich daher mit der **Identifikation von sinnvollen Einsatzbereichen für die additive Fertigung von Ersatzteilen in der Nachserienversorgung** bei Schienenfahrzeugbetreibern auseinander. Das Projekt mit Beteiligung der ÖBB-Technische Services GmbH läuft noch bis Mitte 2024 und wird vom Bundesministerium für Klimaschutz und der FFG gefördert.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Ressourcenmanagement.
Innovation und Technologie.



MIKE, der digitale Assistent für den Güterverkehr

Der digitale Assistent „MIKE“ **unterstützt mit digitalen Services rund um den Warentransport die Kunden der ÖBB Rail Cargo Group**. MIKE bietet laufend neue Funktionalitäten, die die Abwicklung von Verkehren – von der Transportanfrage bis zur Abrechnung – **einfacher, effizienter und transparenter machen, und umfasst die Funktionen Tracking, Ordering und Capacity-Planning**. Dank Tracking wissen die Kunden immer, wo sich ihre Sendungen befinden. So sind RCG-Kunden vom Versandzeitpunkt bis zur voraussichtlichen Ankunftszeit immer up to date. Um Engpässe und Überkapazitäten im Güterwagenbestand zu vermeiden, kann MIKE mithilfe von **Capacity-Planning auf Basis von Produktionsplänen der RCG-Kunden berechnen, wie viele Wagen zu welchen Zeitpunkten benötigt werden**. Die Funktion Ordering erlaubt den Kunden die Leerwagenbestellung. Von der Erfassung einer Bestellung mit nur wenigen Klicks bis hin zur Übersicht und Statusverfolgung bietet Ordering eine transparente Basis für den täglichen Gebrauch.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation und Technologie.



VIPES

Existierende Pläne für Personal- und Fahrzeugeinsatz weisen bereits eine hohe Effizienz auf. In der Praxis führen Verzögerungen im Betriebsablauf allerdings oft dazu, dass die Pläne nicht eingehalten werden können. Im **Projekt „VIPES“ soll daher durch maschinelles Lernen ein Verfahren entwickelt werden, das effiziente und gleichzeitig robuste Einsatzpläne ermöglicht**. Das Projekt, an dem die ÖBB-Produktion GmbH beteiligt ist, wird vom Bundesministerium für Klimaschutz und der FFG gefördert und läuft noch bis 2025.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation und Technologie.



Postbus-Lenker:innencockpit

Das digitale Lenker:innencockpit ist ein **Meilenstein für einen leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Busverkehr in Österreich**. Es ist der digitale Assistent der Postbuslenker:innen, der den **Betrieb nicht nur moderner und digitaler macht, sondern die Lenker:innen auch in ihrem Arbeitsalltag unterstützt**. Das Lenker:innencockpit bietet digitale Services, die den gesamten Busbetrieb vereinfachen und gleichzeitig effizienter machen. So werden beispielsweise Dienstpläne der Lenker:innen, der Ticketverkauf (je nach Bundesland) sowie betriebsrelevante Informationen wie beispielsweise zu Änderungen im Betriebsablauf über den digitalen Assistenten gesteuert. **Lenker:innen erhalten einfach, tagesaktuell und auf Knopfdruck die für sie relevanten Informationen** – und das auf digitalem Weg. Die Fahrgäste profitieren dadurch von einem noch verlässlicheren Busverkehr.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation und Technologie.
Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber.



Community creates Mobility (Ccm)

CcM ist ein offenes Ökosystem rund um die Mobilität der Zukunft. Es vernetzt engagierte Mobilitätsdenker:innen in Österreich und darüber hinaus unter einer gemeinsamen Vision: **„Mobilität als Gemeingut“**. **Themenschwerpunkte waren erzwungene Mobilität, nachhaltiges Reisen und der Paradigmenwechsel Stadt-Straße zur Stadt-Straße**. Die Community unterstützte die Post AG beim Thema „Wiederverwendbare Verpackung“. Interessierte können sich online unter <http://mobility.community> einbringen und Teil der Community werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Innovation und Technologie.



9 Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot (Auszug) Seite LB102

ÖBB 360°

Im Personenverkehr liegt der Schwerpunkt weiterhin auf dem Thema „Integrierte Mobilität“. Als eine **wichtige Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs für die erste / letzte Meile** gilt die Erarbeitung und Integration weiterer Mobilitätsservices (z. B. E-Auto-Sharing, E-Scooter, E-Bike Sharing etc.), die bereits in Baden bei Wien, Korneuburg oder rund um die Kulturhauptstadt Bad Ischl im Salzkammergut im Einsatz sind.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



2022 arbeitete das ÖBB-360°-Team außerdem an Lösungen, mit denen Kund:innen die Mobilität ihrer Mitarbeiter:innen nachhaltiger gestalten können. So stehen Firmen nun zwei digitale Produkte, das Mobilitätsbudget und das Travel-Management, zur Verfügung. Das Mobilitätsbudget im Wegfinder macht Mitarbeiter:innen für private Zwecke mit allen in Wegfinder verfügbaren Mobilitätsformen nachhaltig mobil. **Das Travel-Management von Wegfinder ermöglicht eine unkomplizierte Buchung und Abrechnung aller Dienstfahrten**. Für beides bietet ÖBB 360° zusätzlich einen Überblick und monatlichen Report über die CO₂-Bilanz der getätigten Fahrten (per Admin-Tool) an.

Baden Mobil

Seit 26. September 2022 profitieren Einheimische, Kurgäste, Urlauber:innen und Pendler:innen der Stadt Baden von den vielfältigen ÖBB-360°-Mobilitätsangeboten. **Mit einem Mix aus E-Scootern, Rail&Drive-E-Autos, diversen (E-)Bike-Modellen und dem Gäste-Shuttle ÖBB Transfer wird die gesamte Fahrt von der ersten bis zur letzten Meile für Reisende abgedeckt.** Buchbar ist das Angebot über die Wegfinder-App. Baden ist neben Korneuburg, Leoben, Bad Ischl und Waidhofen an der Ybbs nun schon die fünfte Stadt, die auf die innovativen und integrierten Mobilitätslösungen von ÖBB 360° setzt.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Klimaschutz.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



Postbus-Shuttle – der bedarfsgesteuerte öffentliche Verkehr

Die Menschen verlangen nach individuell anpassbaren flexiblen und digitalisierten Mobilitätslösungen im öffentlichen Verkehr. Um bestmöglich auf diese veränderten Mobilitätsbedürfnisse eingehen zu können, wurde mit dem **Postbus-Shuttle ein neues Angebot speziell für den ländlichen sowie suburbanen Raum geschaffen.** Das Postbus-Shuttle ergänzt die bestehende öffentliche Palette. Ein öffentliches Angebot wird dort geschaffen, wo es derzeit keines gibt. **Mit kleineren Bussen (in der Regel 9-Sitzer) und ganz ohne Fahrplan, also On-Demand:** Egal, ob es die letzte Meile betrifft, eine bessere Anbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz oder das einzige öffentliche Angebot einer Gemeinde darstellt – das Postbus-Shuttle ist immer eine perfekte Lösung.

Gebucht wird das Postbus-Shuttle vom Fahrgast selbst über die auf den Markt zugeschnittene Postbus-Shuttle-App. Mit dem Shuttle-Interface buchen Betriebe und Einrichtungen in der Region gleich direkt für ihre Kund:innen. Im Hintergrund arbeitet eine intelligente Software mit einem – und das ist der wesentliche Unterschied zu einem Taxi – Bündelungsalgorithmus. **Ziel ist, dass sich Fahrgäste immer ein Stück des Weges teilen,** sodass der Besetzungsgrad deutlich über dem eines Pkw liegt. Dies alles macht das Postbus-Shuttle zu einem nachhaltigen Verkehrsangebot, damit die Menschen auf dem Land ihr Auto öfter zu Hause stehen lassen.

Das Postbus-Shuttle startete mit 1. April 2021 und wurde seitdem in über 46 Gemeinden etabliert. Neben Projekten unter anderem in Kärnten (Techelsberg am Wörthersee und Ossiacher See), Oberösterreich (Zukunftsraum Donau-Gusen, Postbus-Shuttle Mondseeland), Eventverkehren in Niederösterreich (Fels am Wagram, Kulturshuttle Semmering-Rax-Reichenau) und Projekten in der Steiermark (Liesingtal) und dem ersten Verkehr in Salzburg (Leogang) wurde das Postbus-Shuttle in der Mobilregion Mödling um mehrere Gemeinden erweitert.

Weitere Projekte in verschiedenen Bundesländern und die **Ausweitung des bestehenden Angebots sind bereits in Planung.** Das Interesse und das Bedürfnis der Menschen an On-Demand-Mobilität ist enorm.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Klimaschutz.
Innovation und Technologie.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



Postbus-Shuttle Mondsee

Seit 1. August 2022 ist das Postbus-Shuttle im Mondseeland als sinnvolle Alternative zum Privat-Pkw in Betrieb. **Rund 17.000 Einwohner:innen der sieben oberösterreichischen Gemeinden Innerschwand am Mondsee, Mondsee, Oberhofen am Irrsee, Oberwang, St. Lorenz, Tiefgraben und Zell am Moos** sowie Urlaubs- und Tagesgäste profitieren vom neuen On-Demand-Angebot der Österreichischen Postbus AG. **Das Postbus-Shuttle fährt in den sieben Gemeinden 369 Haltepunkte an, die fußläufig nach maximal 300 Metern erreichbar sind.** Die Fahrten sind einfach und bequem mittels Postbus-Shuttle-App buchbar.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Klimaschutz.
Innovation und Technologie.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



SimplyGo!

Komplexe Tariflandschaften und Ticketmodalitäten zählen heute immer noch zu den größten Zugangsbarrieren im öffentlichen Verkehr. SimplyGo! setzt genau hier an und bietet Kund:innen künftig die **Möglichkeit des automatischen Ticketings in der ÖBB App**. So einfach war der Ticketkauf noch nie: Als Zusatzfunktion **erkennt SimplyGo! die gefahrenen Strecken zwischen Orten innerhalb von Österreich und ermittelt dafür jeweils am Folgetag den passenden Öffi-Tarif**. Perfekt für all jene, die gerne flexibel und spontan mit Bahn, Bus, U-Bahn und Straßenbahn unterwegs sind. Im Oktober 2022 startete die produktive Beta-Phase für eine ausgewählte Kund:innengruppe.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Klimaschutz.
Innovation und Technologie.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



File to Train

File to Train (F2T) ist die Weiterentwicklung von Voice2Train (V2T), das Prinzip bleibt aber das gleiche: **Steuerung von Durchsagen aus der Ferne, direkt in die Züge**. Kommt es also zum Beispiel zu einer Streckenunterbrechung, kann die Verkehrsleitung (PV-VLS) eine Durchsage im entsprechenden Zug machen, um die Fahrgäste darüber zu informieren. **Zusätzlich ermöglicht F2T das Schicken von textuellen Infos, welche auf den Monitoren im Zug visualisiert werden**.

V2T setzt jedoch den Zugfunk GSM-R der ÖBB INFRA voraus, der nicht auf allen, sondern primär auf Hauptstrecken in Österreich verfügbar ist. Bei F2T wird mit dem Fahrzeug via Mobilfunk kommuniziert, wodurch **F2T grundsätzlich sowohl überall in Österreich als auch im Ausland eingesetzt werden kann**. Weiters erfolgt bei F2T auch eine visuelle Darstellung der Sonderinformation auf den Monitoren im Fahrzeug. Aktuell wird am F2T-Pilotbetrieb gearbeitet.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Innovation und Technologie.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



Nachhaltigkeitsboard

Um alle wesentlichen Entscheidungsgremien des ÖBB-Konzerns über die Nachhaltigkeitsthemen zu informieren, findet eine laufende Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsaktivitäten in den Aufsichtsgremien und gegenüber dem Eigentümer statt. Im Jahr 2021 wurde erstmals ein **Nachhaltigkeitsboard** im ÖBB-Konzern implementiert. Auf dieser Ebene finden Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen die Möglichkeit, sich mehrere Male im Jahr über die wichtigsten Themen in Sachen Nachhaltigkeit auszutauschen, zu diskutieren und die strategische Ausrichtung des Konzerns festzulegen.

Neue LED-Anzeigen auf den Bahnsteigen

ÖBB Kund:innen schätzen optische Informationen zu ihren Zügen, die ihnen dynamisch und in Echtzeit den aktuellen Status anzeigen: Wie ist mein Zug heute unterwegs? Gibt es Verspätungen oder wo finde ich meinen Wagen? Mit elektronischen Anzeigen können diese Erwartungen optimal erfüllt werden. Die neuen Anzeiger sind gleich mehrfach vorteilhaft: Sie bieten eine **deutlich größere, aktive Anzeigefläche, wodurch mehr Raum für Kund:inneninformationen zur Verfügung steht**. So wird etwa auf Fernverkehrsbahnhöfen auch die Wagenreihung des Zuges dargestellt. Technische Basis der neuen Anzeiger ist die **LED-Technologie, die sie um ein Drittel energiesparender** als die bisherigen LCD-Anzeigen macht. Zudem bieten sie mehr Information in Farbe sowie **eine höhere Auflösung und kosten etwa 30 Prozent weniger** als die Vorgängermodelle.

Die neueste Generation von Bahnsteiganzeigern wurde 2022 in Wien Matzleinsdorf, Strebersdorf, Lauterach und Hohenems in Betrieb genommen. In Salzburg Hbf., Graz Hbf., Wien Heiligenstadt, Baden, Tulln Stadt, Puch bei Hallein, Golling-Abtenau, Rankweil und St. Michael sind sie bereits installiert.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Innovation und Technologie.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.



Attraktivierung Bahnhof Meidling

Wartebereiche und Bahnhofshalle wurden um umfangreich modernisiert. Die Kund:innen erwartet jetzt ein angenehmes Ambiente. Mit rund 78.000 Fahrgästen pro Tag ist Meidling eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben in Wien.

Nach den WC-Anlagen wurde **das Erscheinungsbild des gesamten inneren Fahrgastbereiches verbessert und die Wartebereiche sowie die Bahnhofshalle umfangreich modernisiert.** Der Warteraum beinhaltet einen großen Abfahrtsmonitor, die Sitzplätze sind zum Großteil mit Abstellmöglichkeiten und Stromanschlüssen ausgestattet – selbstverständlich inklusive WLAN.

Energiesparende LED-Technik sorgt nicht nur für helle Räume, sondern auch für moderne Lichtakzente. Eine Pflanzwand mit Bewässerung führt zur Verbesserung des Raumklimas. Zudem wurde eine Grünpflanze direkt in der Mitte der Halle als zentraler Punkt gepflanzt. Ergänzt werden diese Maßnahmen um ein **leicht verständliches Wegeleitsystem und Monitore für die optimale Kund:inneninformation.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot.



Digitale Transportlösungen für Bundesforste

Die Rail Cargo Group setzt mit den Österreichischen Bundesforsten **digitale Maßstäbe beim Holztransport.** Gemeinsam mit den Kunden wurde der **gesamte Bahnlogistikprozess beim Holztransport digitalisiert** – vom elektronischen Frachtbrief über die Leerwagenbestellung bis hin zu zukünftigen Transport-Statusmeldungen und Informationen über die voraussichtliche Ankunftszeit. Durch den vernetzten Datentransfer und die Beseitigung der Medienbrüche in der **Bahnlogistik wurden die Prozesse nachhaltig optimiert und vereinfacht.** Somit ist nun auf Knopfdruck ersichtlich, woher jeder Baum, der in den Wäldern der Bundesforste geschlägert wurde, kommt und wohin er geliefert wird.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Ressourcenmanagement.
Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot.



Nachhaltigkeitssteuerung

Grundlage ist das Nachhaltigkeitsboard, hinzu kommt die Etablierung einer **konzernweiten Nachhaltigkeitsplattform**, bei der die jeweiligen Nachhaltigkeitsansprechpartner:innen aus der ÖBB-Holding AG und den Teilkonzernen vierteljährlich zusammentreffen. Dort werden **konzernübergreifende Nachhaltigkeitsthemen sowie Umsetzungsmaßnahmen zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und den 17 Bausteinen** besprochen. Diese internen Strukturen und Steuerungen erleichtern die Systematisierung eines professionellen Nachhaltigkeitsmanagements und ebnen den Weg für unternehmerische Nachhaltigkeit.

Smart Cargo

Damit Rail-Cargo-Kunden ihre **Ware immer im Blick haben**, werden seit 2019 in Zusammenarbeit mit A1 und A1 Digital **alle Güterwagen mit SmartCargo, einem Positions-, Bewegungs- und Stoßsensor ausgestattet.** Die modernste Telematiklösung zur GPS-Überwachung ermöglicht neue Services für Kunden sowie eine deutlich verbesserte und noch effizientere Wartungskoordination. **2022 wurde in Österreich die 11.000er-Marke an mit „SmartCargo“ ausgestatteten Güterwagen erreicht** – das Ziel sind rund 12.000, circa 80 Prozent der aktiven Rail-Cargo-Austria-Wagenflotte.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Innovation und Technologie.
Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot.





10 Gesundheit, Safety und Security (Auszug) Seite LB106

Weiterentwicklung WARN-App (Heranfahren gegen Halt)

Die Warn-App ist ein unterstützendes System, welches die Triebfahrzeugführer:innen in kognitiv herausfordernden Situationen beim „Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal“ unterstützt. Die Weiterentwicklung der Warn-App als digitales Unterstützungssystem für die Triebfahrzeugführer:innen beim „Heranfahren gegen Halt“ wurde 2022 forciert.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Gesundheit, Safety und Security.



Ermittlung und Beseitigung von hintergründigen Ursachen nach Arbeitsunfällen

Zur Analyse der hintergründigen Ursachen ist für Arbeitsunfälle mit einem Potenzial von einer Ausfalldauer > 24 Tage ein entsprechender Mindeststandard im Konzern entwickelt worden. Dies soll zukünftig für eine systematische Aufarbeitung von Arbeitsunfällen sorgen, um aufgetretene Fehler und Abweichungen so wie die hintergründigen Ursachen zu analysieren und nachhaltig zu beheben.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Gesundheit, Safety und Security. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber.



Forcierung der Videoüberwachung

Durch den verstärkten Einsatz von Videoüberwachungstürmen in Abstellanlagen zur Erfassung von Sachbeschädigungen beziehungsweise Graffiti soll eine deutliche Reduktion von Sachbeschädigungen erreicht werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Gesundheit, Safety und Security.



Das Programm „PROTECT“

Das Programm „PROTECT“ steigert den jährlich gemessenen Reifegrad der Informationssicherheit für den gesamten Konzern.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Gesundheit, Safety und Security.



Target-Operating-Model (TOM)

Die Ausstattung des Konzerns mit den notwendigen Ressourcen, Rollen und Verantwortlichkeiten soll dafür sorgen, dass der im Programm „PROTECT“ angestrebte Reifegrad und damit das verbundene Sicherheitsniveau im gesamten ÖBB-Konzern erhöht werden kann. Durch die Umsetzung des Target-Operating-Models der Informationssicherheit können das interne Know-how in den ÖBB weiter auf- und ausgebaut und künftige Themen vorangetrieben werden.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Gesundheit, Safety und Security. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber.





11 Vielfalt und Chancengleichheit (Auszug) Seite LB113

„Kompass – 100 Frauen, 100 Chancen“

Um die vielfältigen Karrierewege und Jobmöglichkeiten auch Zuwanderinnen näher zu bringen, kooperieren wir auch mit dem Österreichischen Integrationsfond (ÖIF) im Rahmen des Projekts „Kompass – 100 Frauen, 100 Chancen“. Im Zuge des Projekts wurden relevante Einblicke zu den vielfältigen Jobmöglichkeiten im ÖBB-Konzern gegeben und Informationen geteilt, um **zugewanderte Frauen beim Berufseinstieg und beim Aufbau eines beruflichen Netzwerks zu unterstützen** sowie ihre Qualifikationen für den österreichischen Arbeitsmarkt gezielt zu nutzen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Vielfalt und Chancengleichheit.

Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber.



Gesundheitskampagne 2.0: Einzug von Gendermedizin in das betriebliche Gesundheitsmanagement

2021 wurde mit der ersten Gesundheitskampagne zu Frauen- und Männergesundheit der Grundstein für den Einzug von Gendermedizin in das betriebliche Gesundheitsmanagement gelegt. **Viele Krankheitssymptome zeigen sich bei Frauen und Männern anders, Frauen und Männer weisen voneinander abweichende Krankheitsverläufe** auf und sind für spezifische Krankheiten unterschiedlich anfällig. **Diese Differenzen wurden im Zuge der Gesundheitskampagne 2.0.** wieder mit Online-events, Podcasts, Webinaren und der konzernweiten Aktion „No Shave Movember & Red Lips November“ **aufgegriffen und breit kommuniziert.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Gesundheit, Safety und Security.

Vielfalt und Chancengleichheit.

Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber.



Trainbow-Europe-Konferenz

Das Jahrestreffen von Trainbow Europe, dem **LGBTIQ+-Verein der europäischen Bahnen, fand 2022 in Wien statt** – mit den ÖBB und QBB als Hosts. **Rund 40 Vertreter:innen von LGB-TIQ+-Organisationen europäischer Bahnen reisten** für das jährlich in einem anderen Land stattfindende Treffen aus Deutschland, der Schweiz, Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien **nach Wien.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Vielfalt und Chancengleichheit.



12 Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte (Auszug) Seite LB118

Aktualisierung Risikobewertung zum Datenschutz

DATENSCHUTZ. Mit der Neuausrichtung der Risikobewertung zum Datenschutz wurde 2020 gestartet. Die Einrichtung des Systems wurde Ende 2021 abgeschlossen, die Risikobewertungen in den Gesellschaften starteten im 1. Quartal 2022. **Von den insgesamt in den Verzeichnissen der Verarbeitungstätigkeiten enthaltenen Eintragungen wurden mehr als die Hälfte einer Risikobewertung unterzogen.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte.



Vorschriften und Verfahren

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:

Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte.

Aus- und Weiterbildung.



Persönliche Schulungen

COMPLIANCE. Compliance beschreibt die Pflicht, aktiv dafür Sorge zu tragen, dass alle Geschäfte im Einklang mit den geltenden Regeln und Vorgaben stehen. So ist es eine der **Kernaufgaben von Compliance, die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig für die 15 im Code of Conduct und in der Konzernrichtlinie angesprochenen Themenbereichen zu sensibilisieren.** Daher ist es besonders wichtig, allen Mitarbeiter:innen (einschließlich Lehrlingen) bewusst zu machen, in welchen konkreten Situationen im Arbeitsalltag ein Compliance-Risiko vorliegen kann. So bot Compliance im Zeitraum 1. November 2021 bis 31. Oktober 2022 umfassende Präsenz-Schulungen und Videokonferenzschulungen im ÖBB-Konzern an.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte. Aus- und Weiterbildung.



E-Learning Compliance

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

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte. Aus- und Weiterbildung.



Gefährdungsanalysen

COMPLIANCE. Compliance führte im Jahr 2022 Gefährdungsanalysen in unterschiedlichen Konzerngesellschaften durch. Im Rahmen der Gefährdungsanalyse werden Risiken, wie beispielsweise **Korruption und wirtschaftskriminelle Handlungen, Wettbewerbs- und Kartellrechtsverstöße oder auch Interessenkonflikte,** anhand von Expert:innenbefragungen (Geschäftsleitung, Führungskräfte) im **Hinblick auf Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung auf das Unternehmen erfasst.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte. Aus- und Weiterbildung.



Compliance-Beratung

COMPLIANCE. Einen weiteren wesentlichen Baustein der Prävention stellt **die laufende Beratung des Managements und aller Mitarbeiter:innen zu compliance-relevanten Themen** dar. Alle Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns können sich bei Fragen oder Unsicherheiten betreffend den Code of Conduct jederzeit an Compliance wenden und werden **von den speziell geschulten Mitarbeiter:innen des Compliance-Office eingehend beraten.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte.



Menschenrechte in der Rail Cargo Group

MENSCHENRECHTE. Speziell für **Gesellschaften der Rail Cargo Group außerhalb der EU wurden Risikoanalysen und gezielte Maßnahmen** gesetzt, um potenzielle Risiken zu verringern.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte.



Weiterbildung, Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette

MENSCHENRECHTE. 2022 wurde ein Angebot für eine freiwillige Weiterbildung zum Thema „Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette“ geschaffen. **Dabei bekommen Führungskräfte und Geschäftsführer:innen, aber auch Mitarbeiter:innen Informationen über die ILO-Kernarbeitsnormen¹ im Bereich QSU / CSR².**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen: Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte. Aus- und Weiterbildung.



¹ Die ILO-Kernarbeitsnormen (International Labour Organization) sind Sozialstandards im Rahmen der Welthandelsordnung, die menschenwürdige Arbeitsbedingungen und einen hinreichenden Arbeitsschutz gewährleisten sollen.

² QSU = Qualität, Sicherheit und Umwelt, CSR = Corporate, Social und Responsibility.



13 Soziale Verantwortung (Auszug) Seite LB121

„Wärme schenken“ für Obdachlose

Obdachlose Menschen kämpfen auf der Straße nicht nur mit Nässe, Kälte und Hunger, sondern auch mit Ablehnung und Ausgrenzung. Die Wintermonate und kalten Temperaturen sind dabei besonders herausfordernd. Deshalb **unterstützten die ÖBB die Caritas Wien 2022 bei ihrer Spendenaktion für Obdachlose** und ermöglichten die Spendenabgabe in der ÖBB Unternehmenszentrale am Wiener Hauptbahnhof sowie im ÖBB Gebäude am Praterstern. Dort wurden unter anderem **Sachspenden wie warme Kleidung, Winterschuhe, Schlafsäcke, Isomatten und Decken für die Caritas entgegengenommen.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung.



Spendenpakete für Bedürftige

Gemeinsam mit der örtlichen Bezirksverwaltung und **mithilfe von hauptsächlich lokalen zivilgesellschaftlichen Organisationen hat der Rail-Cargo-Terminal in Budapest Spenden an Bedürftige zugestellt.** Die übermittelten Pakete waren mit Haushalts- und Konsumgütern, Textilien wie Hand- oder Geschirrtücher und Spielzeug gefüllt. Die Spenden bestanden dabei aus Produkten, die Kund:innen nach dem abgeschlossenen Zollverfahren aus verschiedensten Gründen am Terminal zurückgelassen hatten, sie wurden an insgesamt sieben verschiedene Organisationen verteilt – darunter ein **Verein für Großfamilien, ein Tierrettungsverein, eine Mutterschutzstiftung, ein Gehbehindertenverband, das Rote Kreuz und die Caritas.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung.



Umsetzung der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

Bereits im Jahr 2008 wurde in der ÖBB-Holding AG eine eigene **Koordinationsstelle für die konzernweite Steuerung der Nachhaltigkeitsagenden** implementiert. Die ÖBB-Holding AG gibt die **Konzernziele und Stoßrichtungen** zu den Nachhaltigkeitsthemen vor. So ist es möglich, die Vielfalt eines Mobilitäts- und Infrastrukturunternehmens zum Thema „Nachhaltigkeit“ möglichst breit abzudecken sowie **Schwerpunkte und aktuelle Schlüsselthemen** des ÖBB-Konzerns zu definieren. Sowohl das Entwickeln von wirkungsvollen Maßnahmen wie auch deren gezielte Umsetzung wird von den Teilkonzernen eigenverantwortlich realisiert. Mittels eines **Kennzahlenmonitorings** wird die Nachhaltigkeitsleistung effektiv überwacht und gesteuert.

„MOVE“ – Wissensvermittlung zu Mobilität und Verkehr

„MOVE“ – kurz für Mobilität und Verkehr – ist ein **gemeinsames Projekt des Verkehrsverbundes Tirol, der ÖBB, der Innsbrucker Verkehrsbetriebe sowie des Klimabündnis Tirol, das sich an Schüler:innen in Tirol** richtet. Es umfasst ein integriertes, modulares Workshop-Programm für alle Schulstufen. Bei den Workshops „MOVE Volksschule“, „MOVE Unterstufe“ und „MOVE Oberstufe“ steht **die altersgruppenspezifische Bewusstseinsbildung im Hinblick auf klimafreundliche Mobilität im Zentrum.** Bei „MOVE Praxis“ werden wiederum **die notwendigen Fertigkeiten für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel** vermittelt. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Sicherheit der Kinder, weshalb in einer Sicherheitsschulung das richtige Verhalten an den Haltestellen und im Bus trainiert wird. Die Kinder und Jugendlichen sollen erkennen, dass **Selbstständigkeit und Freiheit** nicht mit dem Autoschlüssel, sondern **mit einem Ticket für öffentliche Verkehrsmittel und dem Fahrrad beginnt.** Beim VCÖ-Mobilitätspreis 2022 hat es das Projekt sogar in die Top 5 geschafft.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung.



World Clean Up Day

Weltweit nehmen jährlich rund 60 Millionen Freiwillige am „World Clean Up Day“ teil. Dieses Jahr waren auch **die ÖBB mit einem 14-köpfigen Team – zum Großteil Mitarbeiter:innen der Rail Cargo Group** – mit dabei und gingen Mitte September in Wien gemeinsam auf Müllsuche. Die Bilanz: **Auf der Donauinsel und im Wasserpark wurden fast 33 Kilogramm Müll eingesammelt.** Das waren säckeweise Verpackungsteile, Plastik- und Glasflaschen sowie sechs Dosen Zigarettenstummel. Nach diesem Erfolg plant das Team der RCG auch nächstes Jahr wieder teilzunehmen.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Ressourcenmanagement.
Soziale Verantwortung.



ÖBB Bienen- und Blumenradeln

Gemeinsam mit der Initiative „Österreich radelt“ wurde zwischen 3. und 5. Juni 2022 fleißig für mehr Biodiversität und Artenvielfalt in die Pedale getreten. **Im Aktionszeitraum haben radbegeisterte Teilnehmer:innen beim ÖBB Bienen- und Blumenradeln dabei insgesamt 314.250 Kilometer erradelt.** Damit wurde nicht nur das zuvor gesteckte Ziel von 200.000 Kilometern weit übertroffen, sondern auch dafür gesorgt, dass **die bereits 14. ÖBB Blühwiese – diesmal in Pusarnitz in Kärnten – realisiert werden konnte.**

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Klimaschutz.
Leistbares und zugängliches
Mobilitätsangebot.
Soziale Verantwortung.



CEOs FOR FUTURE

Bereits seit 2020 sind die **ÖBB Mitglied im Verein CEOs FOR FUTURE (C4F), der sich für die Förderung der Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft einsetzt.** Am 15. November 2022 fand im Rahmen der Mitgliedschaft der erste CEOs-FOR-FUTURE-Lehrlingstag statt, mit dem ein **starkes Zeichen in Richtung Nachhaltigkeit gesetzt** wurde. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie in der Lehrlingsausbildung das Thema „Nachhaltigkeit“ mit **Fokus auf Klimaschutz, Biodiversität und Kreislaufwirtschaft** noch stärker eingebunden werden kann. Zudem präsentierten die ÖBB als praktisches Beispiel im Rahmen der Veranstaltung von Lehrlingen entwickelte kleine Fotovoltaik-Ladegeräte für Smartphones sowie Augmented-Reality-Anwendungen für die Lehrausbildung.

Diese Maßnahme wirkt in den Bausteinen:
Soziale Verantwortung.



17 Aus- und Weiterbildung (Auszug) Seite LB131

E-Learning Nachhaltigkeit

Aufgrund der Klimakrise stehen wir vor großen Herausforderungen. In einer im Herbst veröffentlichten konzerninternen **Nachhaltigkeitsschulung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen werden in sechs Modulen à 20 Minuten Mythen aufgedeckt, offene Fragen geklärt und das Bewusstsein für Klimaschutz und Nachhaltigkeit** weiter geschärft.

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



Impressum

Anfragen zum

Nachhaltigkeitsbericht GRI 102-53

ÖBB-Holding AG

Systemtechnik und Konzernproduktion

Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien

Tel.: +43 1 93000-0

E-Mail: nachhaltigkeit@oebb.at

Web: konzern.oebb.at

ÖBB Kund:innenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie

Auskünfte zu Bahn und Bus bei

unserem ÖBB Kund:innenservice.

Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich

ohne Vorwahl zum Ortstarif

bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.

Herausgeber

ÖBB-Holding AG

Systemtechnik und Konzernproduktion

Mark Topal-Gökceli

Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien

Tel.: +43 1 93000-0

E-Mail: nachhaltigkeit@oebb.at

Web: holding.oebb.at

Projektteam

Lisa-Sophie Diasek, Herbert Minarik,

Cornelia Walch

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl

www.corporate-publishing.at

Verantwortlich für den Inhalt

Christoph Hirschmann (Compliance),

Traude Kogoj (Vielfalt & Chancengleichheit),

Gernot Netinger (Sustainable Finance),

Heinz Rosenauer (Gesundheit, Verlässlicher

Arbeitgeber, Generationenmanagement,

Aus- und Weiterbildung), Stefan Braun

(Nachhaltige Beschaffung) sowie Expert:innen

aus der ÖBB-Holding AG und den Teilkonzern-

gesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG,

Österreichische Postbus AG, ÖBB-Infrastruktur

AG, ÖBB Rail Cargo Group, ÖBB-Technische

Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH,

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Fotos

Marek Knopp, Andreas Scheiblecker, ÖBB

Lektorat

Jürgen Ehrmann

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH

© 2023, ÖBB-Holding AG



Disclaimer

Auszug aus dem Konzernlagebericht im Geschäftsbericht 2022 der ÖBB-Holding AG zzgl. Auszug und Erläuterungen zu den im Berichtsjahr 2022 gesetzten Maßnahmen, welche im Nachhaltigkeitsbericht als Teil des Konzernlageberichts angeführt wurden.

Die Angaben in diesem Bericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2022 (ausgenommen anders angegeben).

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Nachhaltigkeitsbericht wird als PDF online zur Verfügung gestellt: konzern.oebb.at/nhb2022_de

#RichtungZukunft

Zum 100-jährigen Jubiläum der ÖBB
ein Vergleich wichtiger Kennzahlen.

1923	2022
120 Fahrgäste Zug in Mio.*	252,5 Fahrgäste Zug in Mio.
23 Transportaufkommen in Mio. Tonnen*	88 Transportaufkommen in Mio. Tonnen
6.002 Streckenkilometer	4.843 Streckenkilometer
431 Streckenkilometer elektrifiziert*	3.622 Streckenkilometer elektrifiziert
7 % Elektrifizierungsgrad	75 % Elektrifizierungsgrad
112.740 Mitarbeiter:innen**	42.603 Mitarbeiter:innen**

* Werte aus 1924, da keine
Zahlen aus 1923 verfügbar.

** Ohne Lehrlinge.