

JUGEND-ZEITUNG-WIRTSCHAFT

Kollaps verhindern, Umwelt entlasten

Im Gespräch. Die 1AK-Klasse der Bundeshandelsakademie Kitzbühel im Interview mit Christoph Gasser-Mair, dem ÖBB-Pressesprecher für Tirol und Vorarlberg, zum Thema Klimaschutz und Zukunftsvisionen.

HAK KITZBÜHEL, 1A

Seit Monaten streiken Jugendliche in aller Welt, auch in Österreich, unter dem Slogan „Fridays for Future“ und fordern Veränderung und mehr aktives Bewusstsein für den Klimawandel. Denn der betrifft uns alle. Auch in Österreich tritt die große Klimaproblematik in den Vordergrund, und auch die Österreichischen Bundesbahnen sind davon akut betroffen. Doch was tragen die ÖBB eigentlich zum Klimaschutz bei? Und wie wird sich das Unternehmen in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Fragen an Pressesprecher Christoph Gasser-Mair bei einem Besuch im Hauptbahnhof Innsbruck.

Laut Gasser-Mair dürfen sich die ÖBB „mit Fug und Recht“ als größte Klimaschutzler des Landes bezeichnen, da sie schon seit mehr als hundert Jahren der größte Anbieter von Elektromobilität sind und seit bald einem Jahr mit „hundert Prozent grünem Bahnstrom“ fahren. Gasser-Mair verweist darauf, dass sie in Tirol und Vorarlberg 80 Prozent des benötigten Stroms aus drei eigenen Wasserkraftwerken bekommen. In Westösterreich benötigen die ÖBB 275 Gigawatt-Stunden Strom im Jahr, so viel wie 55.000 Einfamilienhäuser im Land. Mit dem geplanten Ausbau der eigenen Kraftwerke wollen die ÖBB den Anteil des selbst erzeugten Stroms stetig steigern.

Bei großen Ereignissen wie etwa dem Hahnenkamm-Rennen in Kitzbühel tragen die ÖBB jedes Jahr entscheidend dazu bei, einen Verkehrs-kollaps zu verhindern und zugleich die Umwelt zu entlasten. Der Hah-



Aufrüsten zum Nutzen der Kunden und zum Klimaschutz: die „Klimalok“ der ÖBB.

nenkamm-Express, ein Shuttleverkehr auf der Schiene, ist dabei kostenlos und soll verhindern, dass zu viele Besucher mit dem eigenen Pkw anreisen. Die Anfahrt mit dem Zug sei nebenbei 15 Mal klimafreundlicher als mit dem Auto und sogar 31 Mal umweltschonender als mit dem Flugzeug. Zudem, so Gasser-Mair, sei die Anreise mit dem Zug sicherer und komfortabler. Er lobt die Zusammenarbeit mit dem Kitzbüheler Ski Club, der schon seit Jahrzehnten aktiv an der Verbesserung der Verkehrssituation während des Rennens arbeitet.

Arbeiten für den Klimaschutz

Die ÖBB rüsten in den nächsten Jahren stark auf, kündigt Gasser-Mair an. „Alles, was wir in nächster Zeit aufrüsten wollen, ist auf den Kundennutzen und den Klimaschutz ausgelegt.“ Ein Ziel sei es, den Stra-

ßenverkehr noch weiter oder sogar gänzlich auf Schienen zu verlegen. Die ÖBB arbeiten zum Beispiel an der Entwicklung von Akku-Zügen, die auf Strecken mit Oberleitung aufgeladen werden und mit dieser Energie auf nicht elektrifizierten Strecken umweltfreundlich fahren können. Ein ebenso großer Erfolg der ÖBB sei die Entwicklung des sogenannten „Zurückspeisens“. Gasser-Mair erklärt dies an einem Beispiel: Die recycelte Energie von drei bergab fahrenden Zügen wäre rein rechnerisch ausreichend, einen Zug die gleiche Strecke wieder hinaufzubefördern.

Die ÖBB unternehmen viel, um die Züge möglichst sauber zu halten – auch dies ein Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Gasser-Mair betont im Interview die wichtige Arbeit der Reinigungskräfte, die tagtäglich dafür sorgen, dass unsere Züge

„sauber“ fahren. Die Tonnen von anfallendem Müll werden demnach von der ÖBB selbst entsorgt, derzeit werde keine außenstehende Firma beauftragt. In Tirol wird der anfallende Müll an zwei Stellen in Innsbruck, am Haupt- und am Westbahnhof, gesammelt und ordnungsgemäß entsorgt.

Ambitionierte Zukunftspläne

Christoph Gasser-Mair kündigt schließlich im Interview klare Zukunftspläne der ÖBB an. Schritt für Schritt werde man Maßnahmen setzen, um das langfristige Ziel kohlenstoff-neutralen Bahnfahrens zu erreichen. Dazu drehen die ÖBB an verschiedenen Stellschrauben. So werden zum Beispiel weitere Bahnstrecken elektrifiziert. Wenn in Tirol Ende dieses Jahres die Arbeiten an der Außerfernstrecke abgeschlossen sind, können die Züge auf allen

Bahnstrecken im Land mit Strom fahren. Bei jenen, für die eine Elektrifizierung wirtschaftlich nicht machbar ist, bemühen sich die ÖBB um alternative Antriebsformen wie Akku-Züge. Auch den unternehmenseigenen Fuhrpark wollen die ÖBB nach und nach auf E-Autos umstellen. Die Postbus-GmbH testet Elektro- und Wasserstoffbusse.

AUF EINEN BLICK

Am Projekt „Jugend – Zeitung – Wirtschaft“ der „Presse“ nehmen teil:

- HAK/HAS Krems, BHAK und BHAS Wien 10, BHAK/BHAS Gänserndorf, Bundesschulen Fohnsdorf, BHAK und BHAS Neunkirchen, BHAK/BHAS/HKB Baden, HAK Kitzbühel, BHAK/BHAS Wiener Neustadt, Modeschule Wien im Schloss Hetzendorf, BHAK Linz, Vienna Business School Augarten, BHAK/BHAS Hollabrunn, BHAK/BHAS Bad Ischl, Bundeshandelsakademie Gmunden, Schumpeter HAK Wien 13, Vienna Business School HAK III, BHAK und BHAS Neunkirchen, Sperl gymnasium Wien

Projektpartner:

- Bahnverband, ÖBB, OMV, VERBUND, Wiener Städtische Versicherung AG

Pädagogische Betreuung:

- IZOP-Institut zur Objektivierung von Lern- und Prüfungsverfahren, Aachen.

Ansprechpartner:

- Titus Horstschäfer

Was treibt uns in die Zukunft?

Mobilität. Eine Klasse der Bundeshandelsakademie Krems fragt bei der OMV nach den Entwicklungschancen nachhaltiger Energieformen.

VON CHRISTINA WAAS, ANNA SCHABASSER, KATHARINA SCHABASSER, JULIA MRSKOS, DAVID HOILZMANN UND ALEXANDER MÜLLNER

Sind Elektroautos der Zukunftstrend am Automarkt? Gibt es nachhaltige Alternativen zur E-Mobilität? Werden sich die umweltfreundlichsten Autos durchsetzen? All diese Fragen beschäftigen die Menschen vor allem in den Industriestaaten Europas angesichts schwindender Rohölreserven, aber auch der Feinstaubentwicklung und der Luftverschmutzung durch herkömmliche Antriebsarten.

Wer heute einen Neuwagen kaufen will, kann zwischen fünf Antriebsarten wählen. Am beliebtesten sind weiterhin Diesel und Benzin; 95 Prozent der im Vorjahr verkauften Kfz werden damit angetrieben. Zu diesen traditionellen, fossilen Brennstoffen kommen nachhaltige, erneuerbare Antriebe. Neben Hybridtechnologie, Wasserstoff und Erdgas liegt der politische und wirtschaftliche Fokus derzeit auf dem Elektroantrieb. Der Staat fördert nicht nur den Kauf von Wasserstoff- und Elektroautos mit jeweils 3000 Euro, sondern auch den von Wallboxen, den Stromladestationen für zu Hause, mit einem Zuschuss von 200 Euro. Auch das ist ein Grund für den starken Anstieg der Verkäufe von BEVs, den Battery Electric Vehicles.

Wer sich für ein Elektroauto entscheidet, muss nach wie vor mit eingeschränkter Mobilität zurechtkom-



Auf zukunftssträchtigen Geschäftsfeldern aktiv: Michael Sattler (l.) und Alexander Pess von der OMV.



men. Anders sieht es bei Wasserstofffahrzeugen aus. Die können weitere Strecken zurücklegen und sind auch als Lkw geeignet. Mithilfe einer Brennstoffzelle wird Strom erzeugt. Als Emission entsteht dabei nur reines Wasser, was diese Fahrzeuge besonders umweltfreundlich macht. Doch diese Technologie ist noch sehr teuer.

Alternative Treibstoffe

Als derzeit sinnvollste und praktikabelste Alternative erscheint die Verwendung von Erdgas als Treibstoff. In Österreich gibt es derzeit mehr als 11.000 mit komprimiertem Erdgas betriebene Fahrzeuge. Besonders für Schwertransporte zukunftsweisend ist flüssiges Erdgas: LNG-betriebene Lkw und Busse tragen auch zur Reduktion von Feinstaub und Lärm bei.

Für das Betanken der Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen ist allerdings ein ausgebauter Tankstellennetz notwendig. Einer der größten Anbieter in Österreich, die OMV, investiert dafür beträchtliche Summen. So gibt es zum Beispiel für Elektroautos bereits 450 öffentliche Ladepunkte von Smarts, einem Joint Venture von OMV, Verbund und Siemens.

Laut Michael Sattler, dem Head of Future Energy der OMV, muss bis 2030 der Anteil an E-Autos auf 20 Prozent steigen, damit aufgrund der kürzlich beschlossenen EU-CO2-Emissionsnormen bei weiter steigendem Verbrauch von fossilen Brennstoffen der Flottendurchschnitt, also der durchschnittliche CO2-Ausstoß aller in Betrieb befindlichen Fahrzeuge, auf 95g pro km (heute 113 g) gesenkt werden kann.

In Zukunft soll das OMV-Tankstellennetz für Alternativtreibstoffe weitläufig ausgebaut werden. Die Zahl der Diesel- und Benzintankstellen werde deswegen aber nicht abnehmen, so Sattler. Besonders für Lkw und Schwertransporte sei jedoch schon jetzt Erdgas eine brauchbare Alternative. Die OMV betriebe 55 CNG-Tankstellen, an denen komprimiertes Erdgas abgegeben wird. Außerdem unterhalte die OMV in Österreich und Deutschland derzeit elf Wasserstofftankstellen für 26 (!) in Österreich angemeldete Autos.

Unterschiedliche Preise

Alexander Pess, Head of International Retail Marketing der OMV, erläutert, die Tankstellen der Zukunft würden jedoch nicht nur verschiedene Treibstoffe anbieten, sondern sich auch zu digitalen Nahversorgungs- und Dienstleistungszentren sowie Sharing-Points für alternative Mobilitätskonzepte im Sinn von Micro-Mobility entwickeln. Die OMV sei also in etlichen zukunftssträchtigen Geschäftsfeldern aktiv.

Die Preisgestaltung von Strom für Elektroautos ist derzeit nicht sehr transparent. Eine Studie der AK vom August 2018, an der 4000 öffentliche Tankstellen mit 20 Tarifen von elf Anbietern aus Österreich teilgenommen haben, zeigt, dass die Preise schwer zu vergleichen sind. Ein Grund liegt in der Abrechnung. Bei manchen Anbietern wird minutengenau gerechnet, bei anderen in Zeitblöcken. Ein weiterer Grund ist die technische Ausstattung der

E-Autos, die für die Ladezeit entscheidend ist. So gibt es derzeit bei den sehr häufig für die Abrechnung verwendeten Vertragsstarifen eine Preisdifferenz von mehr als fünf Euro pro 100 Kilometer.

Alexander Pess meint dazu, dass die laufenden Kosten für alternativ angetriebene Autos schwer vergleichbar seien: Der Staat nehme aus der Mineralölsteuer jährlich etwa 4,5 Milliarden Euro ein, wobei für unterschiedliche Treibstoffe unterschiedliche Steuersätze gelten. Weiters verzerrten unter anderem die Einhebung der Normverbrauchsabgabe (NoVA) auf mit fossilen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge und unterschiedlich hohe Förderungen den Wettbewerb. Allerdings kann man laut OMV folgende Rechnung anstellen: Pro 100 Kilometer ist mit acht Euro für Elektrofahrzeuge, fünf Euro für mit CNG-Erdgas betriebene und neun Euro für mit Wasserstoff betriebene Pkw zu rechnen. So vielfältig die Zukunft der Mobilität auch sein mag – die OMV engagiert sich in verschiedenen alternativen Energien, um wettbewerbsfähig zu bleiben und – trotz international steigender Nachfrage nach fossiler Energie – auf dem europäischen Markt zu bestehen.

IMPRESSUM

Die Seite Jugend – Zeitung – Wirtschaft“ beruht auf einer Medienkooperation der „Presse“ mit dem IZOP-Institut. Finanziert wird sie von fünf Sponsoren.