

## INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

**Oö. Umweltanwalt Dr. Martin Donat**

und

**Heinz Höbarth**

**Sprecher der Plattform Klima, Energie und Verkehr**

am 25. August 2011

zum Thema

**"Baustelle Energiezukunft: Die Ökostromförderung legt Dampf zu, aber die Energie-Effizienz kommt nicht vom Fleck – aktuelle Beispiele zu Verkehr, Strom und Wärme"**

### Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präsidium  
Abteilung Presse  
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-115 88  
landeskorrespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

**Rückfragen-Kontakt:**

**Dr. Martin Donat (+43 732) 77 20-134 51, (+43 664) 600 72-134 51**

## **Standortbestimmung – Alle reden von der Energieeffizienz und Klimaschutz – die Realität schaut anders aus**

- Weltweite Nachfrage und Konkurrenz nach Primärenergieträgern; in Österreich 1999 bis 2006 Steigerung 15 %, bei Beibehaltung dieses Trends Zunahme um weitere 32 % bis 2020
- 2010 Anstieg um 5,6 % (über alle Energiearten hinweg) – größter Zuwachs seit der Ölkrise 1973 (Nachzieheffekt nach Krisenjahr 2009)
- Durchstarten der Industrie und energieintensiver Investitionen
- Zunahme CO<sub>2</sub>-Emissionen + 5,8 % seit 2009 (stärkster Anstieg seit 1969); OECD-Länder + 3,4 %, Nicht-OECD-Länder + 7,6 %
- Wirtschafts- und Exportleistung verursacht drei Viertel des Güterverkehrsaufkommens in OÖ, der Transit beläuft sich auf weniger als 10 %. Ein Anstieg des Güterverkehrs um ein Viertel ist bis 2020 prognostiziert.
- Hauptverursacher der Straßenüberlastungen ist der MIV (motorisierte Individualverkehr). 40 % des Gesamtenergieverbrauches eines Haushalts wird für die Mobilität aufgewendet.
- Die gesamten Energie-Verluste sind in Österreich gleich groß wie die Nutzenergie – also jene Energie, die tatsächlich Arbeit verrichtet. Die größten Verluste fallen in den Bereichen Verkehr und Raumwärme/Warmwasser/Klimaanlagen an.
- Die Schätzungen der Potentiale für erneuerbare Energieträger zeigen, dass auch die vollständig ausgeschöpften Potentiale bei weitem nicht ausreichen würden, allein den aktuellen Bruttoinlandsverbrauch abzudecken.

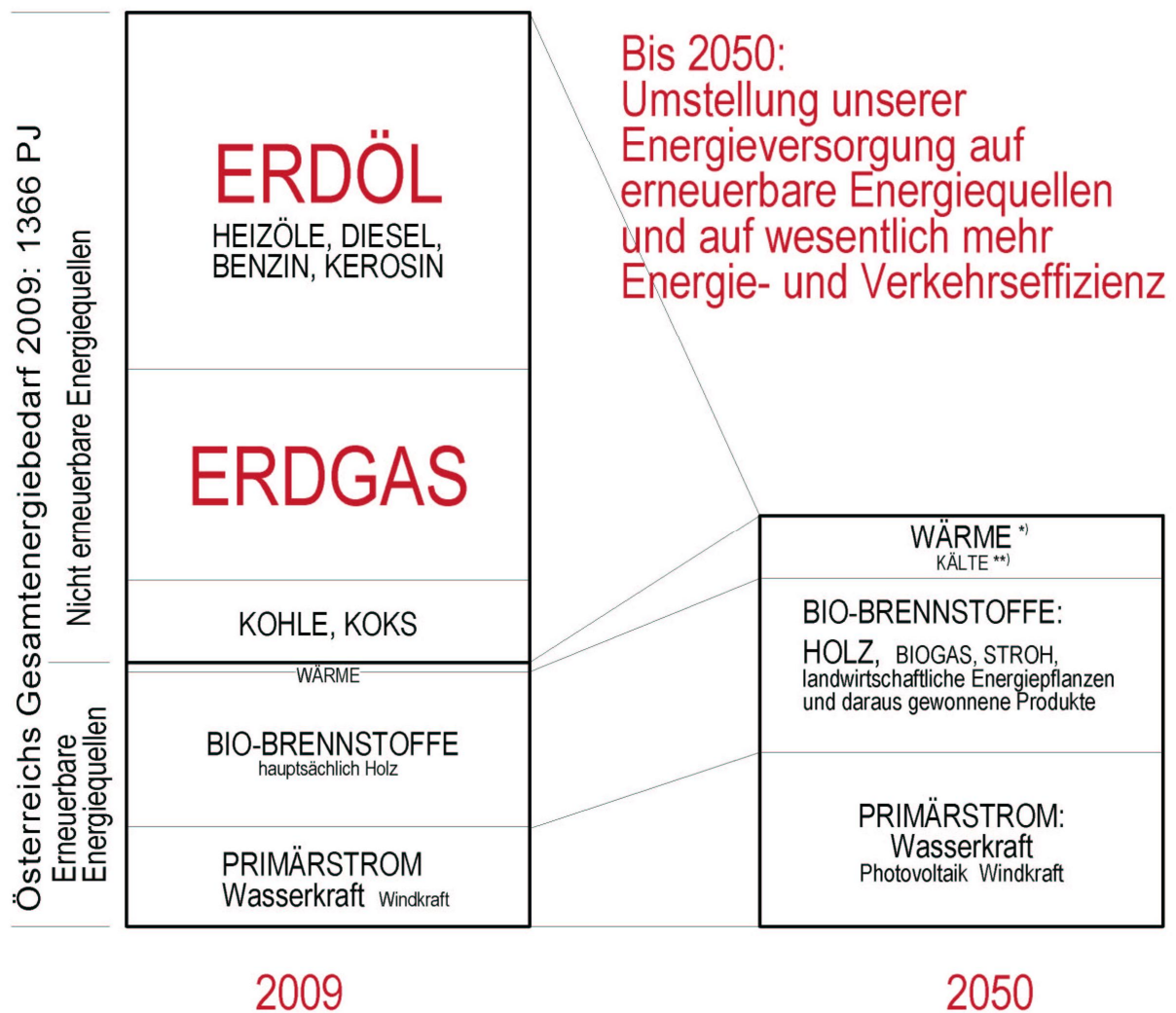
## **Die stabile Brücke in das Reich der Energiezukunft heißt Energieeffizienz**

Die Ziele:

- im Jahr 2050 über 80 % des energetischen Endverbrauchs über erneuerbare Energieträger abdecken (Vergleich 2008)
- im Jahr 2050 mehr als 90 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen (Vergleich 2008)
- Reduktion fossiler Energieträger auf max. 15 % (2050)
- das vorhandene Potential an erneuerbaren Energieträgern in Österreich soll ausreichen – und tut es auch

Dafür ist nötig:

- **drastische Einsparungen beim Endenergieverbrauch** (von 1.060 PJ (2010) auf ca. 540 PJ (2050))
- **unausweichliche Strukturbrüche und Veränderungen in Energieversorgung und Wirtschaft**



\*) Solarkollektoren, Solararchitektur, Wärmepumpen (erneuerbare Energie als Basis), Geothermie  
 \*\*) Winterkälte für Kühlzwecke, Bodenkälte für Klimatisierung

**Beim Ziel "Mehr Energie-Effizienz" besteht große Übereinstimmung, diskutiert wird aber immer nur, wie soll Energie umweltfreundlicher bereitgestellt bzw. Strom nachhaltiger erzeugt werden. Die Energiediskussion gleitet regelmäßig in eine Diskussion ab, was das "besser Kraftwerk" wäre.**

Energie-Effizienz-Strategien verlangen die Erarbeitung und Umsetzung einer Vielzahl von kleinen und größeren Maßnahmen. Die Antworten sind vielschichtig. Das Thema ist sperrig – für die PR wenig sexy, aber überlebensnotwendig. Einfache Antworten auf die Kosten der Energiewende gibt es nicht, die wären auch unseriös.

**Solange Energie als commodity und nicht als Service betrachtet wird, ist mehr Energie erzeugen und verkaufen lukrativer und erstrebenswerter, als Energie effizienter zu nutzen!**

## **A. Baustelle Verkehr - Ohne Verkehrswende gibt es keine Klimawende und keine Energiezukunft**

Ein **Verschieben des Modal-Split** beim Fußverkehr von 15 – 20 % auf 25-30 %, beim Radverkehr von 5-10 % auf 15-20 % und beim ÖV von 15 % auf 30 % ist realistisch machbar.

Eine Verkehrsreform zu Gunsten von Umwelt- und Lebensqualität braucht einerseits viel **Psychologie**, denn es geht um Verhalten (Appelle von der Politik, Vorbildfunktion der VIP's, Gründung von Klubs, Organisation von Veranstaltungen, Aktionen und Wettbewerben...), andererseits geht eine solche Reform nicht ohne **Konflikte** und Reibungsflächen ab.

### **Attraktivierung des ÖV –**

**In der Nutzung des ÖV liegt die Chance, dass das enorme Energieeffizienz-Potenzial des ÖV – besonders der Bahn – in reale Energieeinsparung umgesetzt wird.**

Voraussetzung ist die ausreichende Nutzung der ÖV-Angebote durch Fahrgäste, die aber von der Qualität des Angebotes abhängt.

Mit der **Bahn** ist zusätzlich der Vorteil der höheren Attraktivität verbunden. Die Chance bei der elektrisch betriebenen Bahn, das **Energieeffizienz-Potenzial** zu realer Energieeinsparung zu führen, muss genutzt werden. Außerdem werden Österreichs Züge weitgehend mit der erneuerbaren Energiequelle **Wasserkraft-Strom** angetrieben.

Bei der Gestaltung des ÖV sollte wie in der Schweiz vorgegangen werden: Dort wurde schon 1985 auf der Grundlage interfraktionellen Konsenses festgelegt, wie die Qualität im ÖV im Jahr 2000 auszusehen hat (Mindestbedienungsstandards). Dabei wurde von der Einwohnerdichte ausgegangen, nicht – wie bei uns üblich – von der aktuellen Nachfrage. Es wurde für die gesamte Schweiz ein attraktiver Ziel-Taktfahrplan (meist Stundentakt) erstellt, wobei die Schiene das Rückgrat zu bilden hatte und die Busse bzw. Rufsysteme als Zubringer fungieren sollten. Auf der Basis knapper Anschlüsse sollte die Erreichbarkeit aller Orte garantiert werden, auch im ländlichen Raum. Die Attraktivierung der Schweiz-internen Reisezeiten im Bahn-Fernreiseverkehr waren stets ein wichtiges Ziel.

In der Folge wurden weitere Ziele definiert und konsequent verfolgt. Der Bahnausbau orientierte sich an diesen Planungen. Stets wurde in mutiger Herangehensweise zuerst ein attraktiver Fahrplan erstellt (angebotsorientierter Fahrplan) und die Geduld aufgebracht, das Kommen der Fahrgäste abzuwarten.

In Österreich geht man leider den umgekehrten Weg: Wo nur wenige Fahrgäste unterwegs sind (meist wegen unzumutbarer ÖV-Qualität bzw. in ländlichen Regionen und auf Auslaufstrecken), dort wird das Angebot ausgedünnt („wegen der paar Fahrgäste...“). Diese Ausdünnung macht vor den Direktverbindungen zwischen den Landeshauptstädten nicht halt. Aktuelles Beispiel: Der IC-Verkehr im inneralpinen Raum wird weiter minimiert, was auch gravierende Auswirkungen auf den Bahn-Fernreiseverkehr Linz-Graz hat.

**Ausbau des schienengebundenen Grundnetzes –  
der ÖV soll vom Straßenbau lernen: Schritt für Schritt von der Planung zur  
Umsetzung:**

- Festlegung und Sicherung von Korridoren für den schienengebundenen ÖV
- Ausweisung von Trassen ("Trassenverordnung")

- Reihung- und Finanzierungsprogramm zur Umsetzung
- Stück für Stück abarbeiten, aufbauende Lösungen (separate Busstraßen bis Schiene)
- Gründung einer Oö. Infrastruktur-Landesgesellschaft zur Bündelung des ÖV's und Abstimmung mit dem Straßenverkehr (Schiene und Straße zusammendenken)
- Raum-**un**-ordnung als Energievernichtung - Maßnahmen gegen die Entkoppelung von Raumentwicklung, Siedlungsstruktur und Mobilität

**Alternative Antriebssysteme / Elektromobilität –  
der Umstieg auf Elektromobilität im MIV ohne systematische Mobilitätsänderungen ist  
aus Sicht der Energieeffizienz ein Holzweg:**

Etwa die Hälfte der zugelassenen Autos zählen zur Sektion Klasse Mini, Kleinwagen, Kompaktklasse und kommen für die Substitution von Verbrennungsmotoren durch Elektromobilität in Frage – das sind ca. zwei Millionen Elektrofahrzeuge mit einem Strombedarf von 3.000 GWh – das ist ca. zwei Mal die Jahresstromerzeugung des Donau-KW's Aschach.

Energieeffizienz beim MIV bedeutet.

- erster Schritt ist die Forcierung des 3- und 2-Liter-Autos
- Spezielle Mobilitätsdienste
- "Masterplan E-Mobilität im oö. Zentralraum" unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus Vorarlberg, der Oö. Partnerregionen Georgia und Quebec

**Fiskalische Anreize und Steuern –  
Ökologische Rahmenbedingungen für eine Verkehrslenkung durch Geld sind  
unabdingbar:**

- Umstellung von monetären auf konkrete, nicht-monetäre Transferleistungen: Jahres-ÖV-Karte oder Jahres-ÖV-Konto mit sozial gestaffeltem Fixbetrag und damit verbundenen Gratisfahrten (oberhalb des Fixums) für ÖV-Vielfahrer
- Pendlerpauschale nur für Benutzer Öffentlicher Verkehrsmittel
- Systematische schrittweise steigende Verkehrsbesteuerung (z.B. durch eine schrittweise steigende CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Treibstoffe), um den Haushalten Zeit zur Anpassung zu geben, unter gleichzeitiger nicht-monetären Transferleistung (Jahres-ÖV-Guthaben, ÖV-Jahreskarte, etc)
- Geringere Kfz-Steuer für Wenigfahrer
- Strafsteuer für Fahrzeuge mit erhöhtem CO<sub>2</sub>-Ausstoß
- Flächendeckende Maut und/oder Verkehrserregerabgabe auf kommunaler Ebene
- Agrardieselvergünstigung streichen
- Transferleistung "Energie-Coaching" für jeden Haushalt

## **B. Wärme/Kälte**

Recyclierbare Materialien, erneuerbare Energie und kein Abfall – die Ingredientien der Häuser einer nachhaltigen Zukunft – unmöglich? – Und doch arbeitet der Rest der Natur auf diese Art und Weise:

Lässt man den Energieverbrauch für die Mobilität beiseite, so werden für Raumheizung 75 %, Warmwasserbereitung 12 %, für Elektrogeräte 6 % und für Kochen, Beleuchtung, etc. 7 % verbraucht.

### **Kommunale Ebene und Privathaushalte**

- Ausarbeitung kommunaler und regionaler Konzepte einer "Roten Linie", die – analog der "gelben Linie" bei der Abwasserentsorgung – jene Bereiche festlegt, die zentral, dezentral bzw. durch Einzellösungen mit Wärme/Kälte (auf der Basis erneuerbarer Energieträger) versorgt werden. Dieser Rahmen soll rechtlich verbindlich gemacht werden und somit Planungssicherheit bieten.
- Bindung der Wohnbaufördergelder an den Stand der Technik (Neubauten: Passivhaus-Standard)
- Höhere Sanierungsraten und höhere Sanierungsqualitäten beim Gebäudebestand
- Energie-Standards für Neubauten von Büro- und Geschäftsgebäuden, Industrie- und Gewerbehallen; Verpflichtende Integration von solarer Warmwasseraufbereitung, solarer Kühlung und PV in der Gebäudearchitektur.
- Biomimikri statt Energieschleudern, insbesondere Geschäfts-, Gesundheitservice- und Repräsentationsbauten mit hohem Heiz- und Kühlbedarf; Biomimikri zum Thema Wärme/Kälte/Licht als Bedingung für die Ausschreibung der Planung öffentlicher Gebäude.
- Budgetunabhängige Förderung der Umstellung auf Fernwärme/Fernkälte und regenerative Heizungsanlagen (siehe Rote Linie) durch einen Fonds, der mit geringen Wärmeprämien auf Öl und Gas dotiert wird
- keine Neuausweisung von Wohn- oder Geschäftsgebieten ohne Mobilitätskonzept mit verpflichtenden Mindeststandards an energieeffizienter Mobilität und Sicherung von ÖV-Trassen
- Transferleistung "Energie-Coaching" für jeden Haushalt

### **Industrie und Gewerbe**

Effizienzmaßnahmen im produzierenden Bereich umfassen sowohl den Wärme/Kälte, als auch den Stromverbrauch:

- verpflichtende Verknüpfung von Wirtschaftsförderungen mit gleichzeitig umzusetzenden Energieeffizienzmaßnahmen im Betrieb, insbesondere Betriebe, die (Gratis-)CO<sub>2</sub>-Zertifikat-Zuteilungen erhalten haben
- Vollständige Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten, sowie die Aufnahme zusätzlicher Sektoren und Emittenten in das Handelssystem
- Verbesserte Energieeffizienzmaßnahmen zur deutlichen Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch
- Planungssicherheit für Unternehmen und Investoren bei der Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen
- Einführung von Mindeststandards oder Mindestanforderungen an Produkte und Prozesse, Festlegung verbindlicher Ziele für die Reduktion von Treibhausgasen und der Steigerung der Energieeffizienz

- Internalisierung externer Kosten (z.B. flächendeckende LKW-Maut und schrittweise Anhebung der Maut auf Schweizer Niveau) verknüpft mit steuerlichen Anreizen und Sanktionsmaßnahmen bei Nichteinhaltung
- Neue/andere Arbeitsplätze z.B. im Bereich Wohnraumsanierung, Umstellung der Energiesysteme

## C. Baustelle Strom – Das Ökostromgesetz muss auch als Stromeffizienzgesetz verstanden werden

### Trotz erhöhter Ökostromförderung gibt es beim neuen Ökostromgesetzes Schwachpunkte:

- Bei der **Photovoltaik** geht immer noch zu wenig weiter, obwohl hier ein enormes Potenzial brach liegt (Dächer, Fassaden...).

Der Atomausstieg und der Klimaschutz erlauben es nicht, dass die Politik die Nutzung einzelner erneuerbarer Energiequellen vernachlässigt – z.B. auf Grund höherer Kosten. Das „Erneuerbare-Energien-Gebäude“ besteht in seiner Ganzheit nicht nur aus billigen, sondern auch aus teureren Elementen, auf die man nicht verzichten kann und die man deshalb „mitwachsen“ lassen soll. Bloßes ökonomisches Kurzfrist-Denken würde die Photovoltaik nicht aufkommen lassen.

- **Der Ökostromzuschlag wird als Schikane empfunden und nicht als notwendige steigende Belastung, die Spar- und Effizienzdruck erzeugen soll** – und außerdem durch geringeren Stromverbrauch **kompensierbar** ist (abgesehen von – meist minimalen – Investitionen).

Die Politik hat es verabsäumt, das Ökostromgesetz auch als Stromeffizienz- und Stromspargesetz darzustellen und zum Stromsparen aufzurufen.

### Mit der steigenden Bedeutung der elektrischen Energie muss auch auf effizienten Stromeinsatz höchster Wert gelegt werden.

- **Derzeit** nutzt Österreich **1200 PJ** brennbare Energieträger (970 PJ fossile Energieträger, 200 PJ biogene Energieträger, 30 PJ brennbare Abfälle).
- In Zukunft müssen wir mit **Biomasse als brennbarer Primärenergieträger das Auslangen finden**. Mit etwa **280 PJ** können wir bei den biogenen Brennstoffen rechnen, denn nur so hoch ist das Potenzial bei der ökologisch und sozial verträglichen Energie-Biomasse (feste Biomasse, Biogas, Biotreibstoffe).
- Beim **Primärstrom** aus heimischen erneuerbaren Energiequellen ist hingegen **begrenzt Wachstum möglich**.
  - Bei der Wasserkraft, wo das Potenzial weitgehend ausgeschöpft ist, ist schon allein durch Effizienzsteigerungen in den bestehenden Kraftwerken ein beachtliches Strom-Plus möglich. Eine Übersicht der Ausbau- und der Negativzonen aus Sicht der Oö. Umweltschutzkommission findet sich auf der Homepage der Oö. Umweltschutzkommission (Positionspapier Energie unter "Aktuelles": [http://www.ooe-umweltschutzkommission.at/xbcr/SID-A3A0BDC1-E1E5A278/Text\\_Energie.pdf](http://www.ooe-umweltschutzkommission.at/xbcr/SID-A3A0BDC1-E1E5A278/Text_Energie.pdf))
  - Auch bei Windstrom ist Expansion (unter Vermeidung von Wildwuchs und unter Beachtung ökologischer und landschaftlicher Tabubereiche) vorstellbar,
  - vor allem aber bei der Photovoltaik auf versiegelten Flächen (Dächer, Fassaden).
  - Die „vierte“ Stromquelle wird die Kraft-Wärm-Kopplung auf der Basis von Biomasse/Biogas sein.
  - Ebenso wichtig sind die zahlreichen dezentralen Speicher, die dem Ausgleich zwischen Wind- und Solarstrom-Überschuss und -Mangel dienen.

- **Effiziente Nutzung des Stroms aus Wasser, Wind und Sonne ist unerlässlich. Vor euphorischen Erwartungen muss aber gewarnt werden.**
  - Einerseits muss in den herkömmlichen Stromdomänen sparsamer Umgang mit Strom zur Regel werden, um dem Verkehr „Raum gewähren“ zu können (denn die elektrische Energie wird auch im Verkehrssektor zur Primärenergie-Hauptsäule werden: Aufladen von Batterien, Erzeugung von Wasserstoff durch Elektrolyse von Wasser für den Betrieb von Brennstoffzellen oder zur Herstellung von Solar Fuel durch Verbindung von Wasserstoff mit CO<sub>2</sub>...).
  - Andererseits kann nur sparsamer Verkehr im Stromsektor „untergebracht“ werden. Hier liegt auch die steigende Bedeutung des Systems Schienenverkehr begründet.

## Resume

**Energie wird teurer werden.** Ein Festhalten an der 08/15-Forderung nach "billiger Energie" bedeutet Entwicklungsstillstand, Innovationsverlust und verdrängte, später noch teurer zu begleichende Kosten.

Eine energieeffizientere Zukunft heißt also nicht, dass es nur mehr warmes Bier, kalte Wohnungen und schwindende Arbeitsplätze gibt – im Gegenteil.

Wird **jedes Jahr 2,1 % mehr Wirtschaftsleistung mit einer Einheit Kohle, Öl oder Gas** erbracht, können die Energieeffizienzziele **ohne Beeinträchtigung der Lebensqualität oder der wirtschaftlichen Entwicklung** erreicht werden.

Nur die **Umstellung von der "Ware Energie" auf die "Dienstleistung Nutzenergie"** kann sozial verträgliche Preise und Leistungen ermöglichen. Es ist Aufgabe der öffentlichen Hand, die klaren und vollstreckbaren **rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für diese Umstellung bereitzustellen**, damit der Markt und die privatwirtschaftliche Initiative der öffentlichen Hand tätig werden können.

## Wir fordern daher:

- **Rahmengesetzgebung** mit klarer Aufteilung der Verantwortlichkeiten und mit einheitlichen Standards zur **Kompetenzverteilung Klimaschutz und Energieeffizienz** zwischen Bundes-, Landes- und Gemeindeebene
- **Landes-Energieeffizienz- und –Klimaschutzgesetz** mit Festschreibung verbindlicher Teilziele für die Bereiche **Verkehr und Mobilität, Wärme/Kälte, Raumordnung** als rechtlich verbindliche Grundlage für Masterpläne und deren Umsetzung
- **Energie-Effizienz-Masterpläne mit konkreten Teilzielen und Gratifikationen / Sanktionen bei (vorzeitiger) Erreichung / Verfehlung der Ziele**, insbesondere in den Bereichen
  - o **Wärme/Kälte** ("Die Rote Linie" - Versorgungskonzepte mit Nah-Fern-Wärme und Nah-Fern-Kälte a la "Gelbe Linie")
  - o **Mobilität** (insbesondere ÖV, Rad- und Fußverkehr und Elektromobilität im MIV, fiskale und organisatorische Anreize/Steuern)
  - o **Raumordnung** (Siedlungs- und Betriebsgebietsausweisungen, Korridore für ÖV-Trassen und Energieinfrastruktur)
  - o **Strom** (effizienter Stromeinsatz)
  - o **Energie-Service** (Bildung, Information, Dienstleistung, flächendeckende Energie- und Mobilitätsberatung)

## **Nach Schnellzug-Aus 2010 wird die Zugverbindung Linz-Graz leider wieder massiv verschlechtert**

Statt in ganz Österreich schrittweise auf ein homogenes und leistungsfähiges Schienennetz und auf ein attraktives Angebot im Öffentlichen Verkehr hinzuarbeiten, wurden im inneralpinen Raum von ÖBB und Verkehrsministerium z. T. Bahnstrecken und Angebot systematisch vernachlässigt und Streckenausbauten verweigert. Die betroffenen Bundesländer haben sich zu wenig für diesen Raum eingesetzt.

Während der Bahn-Personenverkehr auf den Relationen Graz-Linz/Salzburg/Innsbruck immer unattraktiver wurde, wurde das System Straße als Konkurrenz systematisch ausgebaut. Es darf deshalb niemand verwundern, dass heute der weitaus größte Teil der Wege auf den meist parallelen Straßen zurückgelegt wird.

Statt aber nun beim Bahnnetz eine ganzheitliche, vernetzende Offensive zu starten, wie sie aus sozialen, regionalen und ökologischen Gründen notwendig wäre, konzentrieren sich ÖBB und Verkehrsministerium in eindimensionaler Vorgangsweise nur auf „lukrative“ Bahnstrecken, wie z. B. Westbahn und Südbahn. Auf der anderen Seite erzwingen die ÖBB im inneralpinen Raum - unter wohlwollender Duldung des Verkehrsministeriums - eine weitere Angebotsausdünnung und Verkehrsverlagerung zur Straße. Begründung: „Auf der Schiene zu geringe Nachfrage.“

Seit Dezember 2010 gibt es die zwei Bahn-Direktverbindungen zwischen Linz und Graz nicht mehr. Man muss sich jetzt mit einer deutlich längeren Reisezeit (fast 3 ½ Stunden) und mit einer Zweistundentakt-Umsteigebeziehung in Selzthal begnügen: Umsteigemöglichkeit zu den sechs Schnellzügen aus Salzburg bzw. zu dem einen Schnellzug aus Innsbruck. Analog in umgekehrter Richtung.

**Nun beabsichtigen die ÖBB eine weitere Ausdünnung: Ab Dezember soll der IC-Verkehr Salzburg-Graz halbiert werden und das eine IC-Zugpaar Innsbruck-Graz überhaupt liquidiert werden.**

**Folgen dieser Maßnahmen:**

### **1) Gravierende Auswirkungen auf die Bahnverbindung Linz-Graz:**

- Bahnreisende auf der Strecke Linz-Graz haben ab Dezember nur mehr drei Umsteigemöglichkeiten zu/von IC-Zügen in Selzthal. Ansonsten muss man sich dann beim Reisen mit Regionalzügen (öfteres Umsteigen, noch längere Reisezeiten) zufrieden geben.
- Diese unsoziale Maßnahme trifft vor allem jene, die auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen sind bzw. sich angesichts steigender Treibstoffpreise das Autofahren nicht mehr leisten können.

### **2) Eklatante Benachteiligung der inneralpinen Regionen, denn die IC-Züge dienen auch der regionalen Mobilität.**

Zwischen Graz und Salzburg sind diese IC-Züge

- wichtig für die steirischen Bezirke Leoben (Halte in Leoben und St. Michael) und für den riesigen Bezirk Liezen mit gut 80.000 Einwohnern und der größten Flächenausdehnung (Halte in Selzthal, Liezen, Steinach-Irdning, Schladming),
- wichtig für den Pongau (Halte in Radstadt, Bischofshofen, Werfen) und für den Tennengau (Halte in Golling-Abtenau, Hallein).

### **3) Es handelt sich um Maßnahmen gegen den Klimaschutz:**

- Missachtung der Tatsache, dass sich beim System Bahn
  - das **größte Energieeffizienz-Potenzial des Verkehrssektors** befindet

- und die Antriebsenergie **weitgehend heimischer Wasserkraft-Strom** ist.
- Die Verwendung von Bussen als Ersatz für die IC-Züge hieße:
  - **Diesel-Mobilität** statt Elektromobilität mit Wasserkraft-Strom,
  - **Verkehrsverlagerung von der Schiene zur Straße** statt von der Straße zur Schiene.
  - **Halbierung der Fahrgastzahlen**

## **Folgende Forderungen sind daher an den Bund und an die Länder zu stellen:**

### **A) Die Chance bei der elektrisch betriebenen Bahn, das Energieeffizienz-Potenzial zu realer Energieeinsparung zu führen, muss genutzt werden.**

Daher muss der öffentliche Fernreiseverkehr zwischen den Landeshauptstädten **auf der Schiene bleiben** und darf nicht auf die Straße (Busse) verlagert werden.

### **B) Beschaffung besserer Fahrzeuge:**

Leichte, schnelle Fahrzeuge mit Bremsenergie-Rückgewinnung und Koppeln/Entkoppeln in den Knoten Selzthal und Bischofshofen (mit automatischen Kupplungen in kürzester Zeit möglich).

### **C) Notwendige kurzfristige Überbrückungsmaßnahmen:**

- **Beibehaltung** des IC-Verkehrs Salzburg/Innsbruck-Graz **mit Zügen, die bezüglich Länge an den Bedarf angepasst sind.**
- **Koppeln/Entkoppeln in Selzthal**, das heißt, zwischen Selzthal und Graz sollen die REX-Züge Linz-Selzthal mit den IC-Zügen Salzburg/Innsbruck-Graz gemeinsam geführt werden. So soll wieder eine umsteigefreie Verbindung Linz-Graz entstehen – zwar mit einer längeren Fahrzeit, aber dafür im Zweistundentakt.
- **Durch offensives Marketing** Fahrgäste gewinnen
- **Die öffentliche Mitfinanzierung** muss sichergestellt werden

### **D) Langfristige Perspektive:**

- Einstundentakt als zeitliche Grundstruktur
- Deutliche Fahrzeitverkürzungen durch gezielte Ausbauten
- Ergänzung durch attraktiven Regional- und Nahverkehr im Stundentakt, Verdichtung innerhalb des Stundentaktrasters je nach Bedarf
- Für den eingleisigen, kurvenreichen Flaschenhals Kirchdorf-Selzthal ist ein durchgehendes zweites, schnellzugtaugliches Gleis notwendig. Hier muss rechtzeitig ein Korridor von Verbauung freigehalten werden.
- Generell ist attraktiver Bahn-Fernreiseverkehr zwischen allen Landeshauptstädten anzustreben (Stundentakt, umsteigefrei, mit den PKW-Reisezeiten konkurrenzfähige Bahn-Reisezeiten)

**Kein Bedarf?** In der oberösterreichischen Pyhrn-Priel-Region ergeben Verkehrszählungen auf der Pyhrnautobahn A 9 durchschnittlich ca. 10.000 Autofahrten (<= 3,5 t) pro Tag.

Dass Züge bei gutem Angebot voll sind, beweist der Personenverkehr auf der Westbahn.

**Spätestens jetzt** müsste das **Verkehrsministerium** aktiv werden, mit aller Kraft für die genannten Bahn-Relationen ein Attraktivierungsprogramm starten (einschließlich Mitfinanzierung des Betriebs) und die Entwicklung in Richtung Kostenwahrheit vorantreiben:

- Belastung fossiler Treibstoffe durch eine steigende CO<sub>2</sub>-Abgabe
- LKW-Maut nach Schweizer Vorbild (flächendeckend, doppelte Höhe)
- Finanzierung des Bahnausbaus nach Schweizer Vorbild z. T. mit Geld aus den LKW-Maut-Einnahmen
- Aussetzen der Schienenmaut auf den inneralpinen „Entwicklungsstrecken“.

Das **Umwelt- und Wirtschaftsministerium** müsste ebenfalls Druck in dieser Richtung ausüben, damit immer mehr Autobesitzer für die Bahnbenützung gewonnen werden können und so das Energieeffizienz-Potenzial der Bahn in reale Energieeinsparung umgesetzt werden kann.

**Einstweilen geschieht von alledem nichts. Darum ersuchen wir Sie, diese Missstände und die Notwendigkeit von Maßnahmen in Ihrer Zeitung zu thematisieren.**

Dr. Martin Donat  
Umweltanwalt OÖ.

Heinrich Höbarth  
Sprecher der Oö. Plattform Klima, Energie und Verkehr