



Bild: H. Höbarth, Phyrnbahn - Falkenstein St. Pankraz

In dieser Ausgabe:

Themen

Verkehrspolitik	1
Die Bedeutung der Bahn wird weithin noch nicht erkannt	4
Verkehrspolitik in NÖ: Verkehr auf Regionalbahnen ausdünnen	5
Liegt Österreich nur an der Westbahn und Südbahn?	5
Linz-Graz muss wieder Schnellzugverbindung werden!	8
Klimapolitik	11
Wird das Wein- zum Gasviertel?	16
Kampf um die Windenergie in OÖ	17
Klimapolitik – nichts als Hysterie?	18
Kurzmeldungen	21

Verkehrspolitik

Österreich geriet beim Klimaschutz in eine Negativ-Spirale. Die minimalen Fortschritte bei der Gewinnung von Energie aus erneuerbaren Quellen und bei der Energieeffizienz kamen und kommen gegen die steigende Energienachfrage nicht auf.

Mehr als ein Drittel unseres Endenergieeinsatzes fließt in den Verkehr, davon 87 % in den nicht schienenengebundenen Landverkehr, also in den Verkehr auf Autobahnen, Straßen und Wegen und in der Landwirtschaft – fast ausschließlich auf Basis fossiler Treibstoffe (Quelle: „*Energie R/evolution 2050*“, Wien 2011, (<http://www.greenpeace.org/austria/energy-revolution/> - Seite 58).

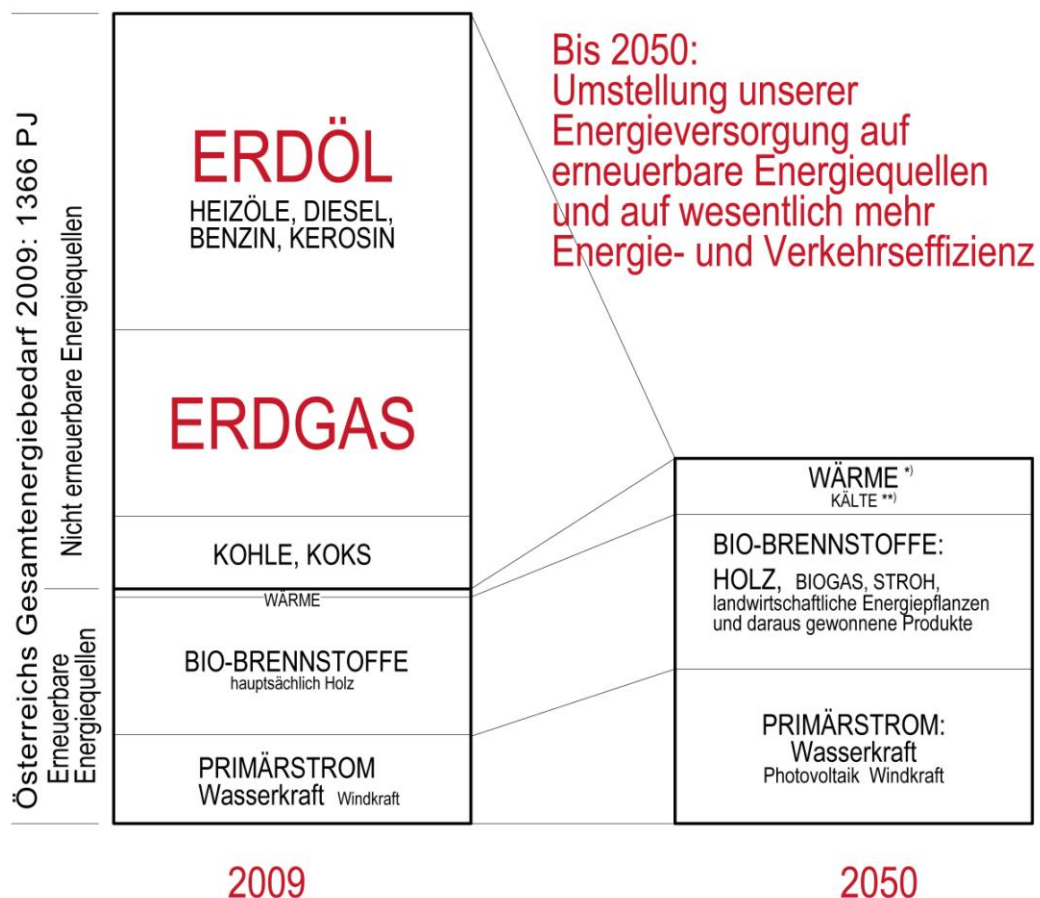
Im Jahr 1990 wurden in Österreichs Verkehrssektor 195 PJ (Petajoule) Energie verbraucht, heute sind es bereits 370 PJ (einschließlich ca. 85 PJ Tanktourismus) (Quelle: www.ks-i.org – Konzept – Umstieg auf erneuerbare Energiequellen als einziger Ausweg).

1 kWh = 3,6 MJ (Megajoule)

1TWh = 1.000.000.000 kWh = 3,6 PJ (Petajoule)

Hier liegen die Hauptursachen für die Klima-, Umwelt- und Energieprobleme unserer Zeit und für das Verfehlen des Kyoto-Zieles.

Tatsache ist aber, dass wir uns von den fossilen Treibstoffen (und Brennstoffen) immer mehr verabschieden müssen. Tatsache ist weiters – das belegen zahlreiche Studien (siehe www.ks-i.org – Kurzinfos – Energieaufbringung in Österreich heute und 2050) –, dass wir den Jahres-Energieverbrauch bis 2050 halbieren müssen. Denn aus erneuerbaren Energiequellen ist aus heutiger Sicht nur etwa die Hälfte des derzeitigen Energieverbrauches aufbringbar. Deshalb sollten – wie in allen Sektoren – auch im Verkehrssektor die Energieeffizienz und der sparsame Umgang mit Energie an Bedeutung gewinnen.



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

Berechnungen und Schätzungen für 2050: ks-i; Graphik: ks-i

„Dieselbe Lebensqualität mit halber Energie“ muss das Motto lauten. Das ist möglich, kommt allerdings nicht von selber. Es erfordert ein Umdenken und entsprechende Maßnahmen der Energie- und Verkehrspolitik.

Leider findet aber im Verkehr ein Umdenken in die falsche Richtung statt: So ging z. B. der Verkauf PS-schwächerer Kleinwagen im Vorjahr zurück, am meisten stieg jener der geländewagenähnlichen SUV's. Da es im Straßenverkehr in hohem Maße um Emotionen und um Verhalten geht und mächtige Lobbys das Sagen haben, klammert die Politik den Verkehr aus den Klimadiskussionen weitgehend aus oder verweist einfach auf das Elektroauto - als ob wir nur von Diesel- und Benzin-Autos auf E-Mobile umsteigen bräuchten und ansonsten so weitermachen könnten wie bisher.

Es ist zwar richtig, dass die Möglichkeiten einer stärkeren Nutzung der erneuerbaren Energien in der Stromerzeugung relativ groß sind und die elektrische Energie auch im Verkehrssektor an Bedeutung gewinnen wird. So ist es verständlich und wichtig, dass viel von der E-Mobilität und vom Elektroauto die Rede ist. Dennoch wird nur sparsamer Stromeinsatz möglich sein, sowohl in den herkömmlichen Stromdomänen als auch in der zukünftigen, im Verkehr. Stromfressende Autos werden in einem Erneuerbare-Energien-Szenario keinen Platz haben.

Gegen Auto-Kraftprotze ist das Vorgehen der österreichischen und der EU-Politik viel zu zaghaft und zögerlich. Eine äußerst fragwürdige Klimaschutz-Politik ist außerdem die geplante zehnpromzentige Biospritbeimischung zu Benzin und Diesel.

Dass das System Bahn ein Energieeffizienz- und Klimaschutz-System ist, hat die Politik noch nicht begriffen. Sie nimmt kaum davon Notiz, dass bei der Bahn die E-Mobilität weithin schon Realität ist und dass beim Schienenverkehr – soweit er elektrifiziert ist und eine gute durchschnittliche Auslastung aufweist – die höchste Energieeffizienz des Verkehrssektors möglich ist.

Sie erzwingt in ihrer Sparwut sogar Ausdünnungen bei Bahnangeboten – also Sparen am falschen Platz –, statt Verbesserungen des Angebotes voranzutreiben. Man verpflichtet die ÖBB, den Bahnausbau zum Teil mit Geld vom Kapitalmarkt zu finanzieren, was nie gut gehen kann (Rückzahlungen mit Zinseszinsen!). Dass die ÖBB viel Mist gebaut haben, ist kein Geheimnis. Aber dass Politiker, die die ÖBB zur Verschuldung verpflichtet haben, den ÖBB diese Verschuldung jetzt zum Vorwurf machen und deswegen sogar verlangen, die ÖBB sollen ihre Wasserkraftwerke verkaufen, ist schon sonderbar.

Längst müsste die Politik beim Verkehr in Richtung Kostenwahrheit aktiv werden. Der Verkehr verbraucht zwei Drittel des gesamten Rohöls. 23 % des CO₂-Ausstoßes gehen auf das Konto des Verkehrs – knapp hinter der Industrie mit 24 %. Im Jahr 2009 zahlten PKW- und LKW-Verkehr in Österreich durch Steuern, Mauten und Abgaben 6,4 Milliarden Euro. Dem stehen Kosten von 16,6 Milliarden Euro für Straßen-Infrastruktur und Umwelt-, Gesundheits- und Unfallfolgen gegenüber. Also subventionieren wir den Straßenverkehr mit 10,2 Mrd. Euro (Quelle: www.vcoe.at)

Zu fordern ist daher eine schrittweise Hinführung zu einer LKW-Maut wie in der Schweiz:

- doppelt so hoch wie in Österreich
- Bemautung aller Straßen (Kampf gegen Mautflüchtlinge)
- Verwendung eines Teiles der Mauteinnahmen für den Bahnausbau

Nur so kann Verlagerungsdruck in Richtung Schiene entstehen.

Auch im PKW-Verkehr ist eine steigende finanzielle Belastung von Diesel und Benzin unumgänglich (z. B. durch eine schrittweise steigende CO₂-Abgabe. Siehe www.ks-i.org – Aktivitäten – Projekte 2011 – „CO₂-Abgabe + Beratung“)

Wo bleiben die Appelle der Politiker an die Autofahrer (an **uns** Autofahrer), sich mit dem Gedanken anzufreunden, öfter zu Fuß zu gehen, auf das Fahrrad zu steigen oder Öffis zu benutzen? Nichts! Nur Schweigen! So als wäre alles in bester Ordnung.

Einen autofreien Tag pro Woche vorzuschreiben (wie 1973) wäre eine Möglichkeit, wobei dieser Wochentag mit Aufkleber erkennbar zu machen wäre und individuell bestimmt werden könnte. In Rom gab es Anfang Dezember als Reaktion auf die Luftverschmutzung die Regelung, dass an einem Tag nur die Autos mit geraden Nummern in die Stadt durften, am nächsten Tag nur jene mit ungeraden.

Wichtig wäre, dass die Politik endlich Taten setzt und damit signalisiert, dass im Verkehrsbereich deutliche Änderungen bevorstehen. Es muss klar werden, dass Klimaschutz nicht länger bloße Privatsache bleiben kann.

Der Kyoto-Vertrag: Die Industriestaaten haben sich 1997 in Kyoto zur Reduktion wichtiger Treibhausgase verpflichtet. Demnach soll der Ausstoß von sechs dieser Gase bis zu den fünf Jahren der Verpflichtungsperiode von 2008 bis 2012 im Durchschnitt dieser fünf Jahre weltweit um 5 % gesenkt werden.

Bei den „Kyoto-Gasen“ handelt es sich um

- Kohlendioxid (CO₂)*
- Methan (CH₄)*
- Lachgas (Distickstoffmonoxid N₂O)*
- 3 fluorierte Gase (teilfluorierte und vollfluorierte Kohlenwasserstoffe FKW, Schwefelhexafluorid SF₆)*

Zielwert EU: - 8 %

Zielwert Österreich: - 13 %

Zielwert Deutschland: - 21 %

Österreich verpflichtete sich also zur Reduktion um 13 %, erreichte aber nicht einmal die Senkung um 5 %. Im Gegenteil: Österreich steigerte seinen CO₂-Ausstoß gegenüber 1990 um 5 %.

Die Bedeutung der Bahn wird weithin noch nicht erkannt

Der Klimaschutz, die Abhängigkeit vom Öl und der Verzicht auf Atomstrom erfordern zügigen Umstieg auf Energieeffizienz und auf erneuerbare Energien. Im Verkehrssektor ist die Bahn der energieeffizienteste Verkehrsträger. Aber während es für die thermische Sanierung von Gebäuden staatliche Förderungen gibt und der Elektroantrieb von Autos als Effizienzmaßnahme gilt, ist das System Bahn kein Thema und wird von der Politik sehr stiefmütterlich behandelt.

Im Schienenverkehr ist es möglich, die elektrische Energie bei bloß geringfügigen Adaptionen direkt in Antriebsenergie umzuwandeln, während bei den übrigen Verkehrsträgern die elektrische Energie nur auf der Basis aufwendiger, verlustreicher Manipulationen zum Einsatz kommen kann (Aufladen und Entladen von Akkus / Erzeugung von Wasserstoff und Einsatz in Brennstoffzellen oder Verbindung des Wasserstoffes mit Kohlenstoff zu Solar Fuels ...). Außerdem: Diesel-Bahnstrecken zu elektrifizieren ist innerhalb kurzer Zeit möglich, während die Umstellung des Straßenverkehrs auf E-Antrieb Jahrzehnte dauern wird.

Zusätzlich zur E-Traktion profitiert die Bahn von den Vorteilen der geringen Steigungen und der minimalen Rollreibung der Räder auf den Schienen. Die elektrisch betriebene Bahn ist bereits heute im Güterverkehr bezüglich Energieverbrauch und Schadstoffemissionen der Straße haushoch überlegen. Dies gilt auch für den Fernreiseverkehr, wenn die Nutzung der Züge durch Fahrgäste ausreichend hoch ist. Weitere Steigerungen der Energieeffizienz sind möglich: Leichtbauweise, Rückgewinnung der Brems- und Heizenergie usw.

Da die elektrische Energie auf der Schiene am effektivsten umsetzbar ist und da in Österreich die elektrisch betriebene Bahn hauptsächlich mit einheimischem Wasserkraft-Strom betrieben wird, ist die Bahn das energieeffizienteste, klimafreundlichste Verkehrsmittel.

Generell wird die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) aus Energie-, Umwelt- und Klimaschutzgründen deutlich steigen, besonders aber die Bedeutung der Bahn. Neben Vermeidung von motorisiertem Verkehr ist massive Verkehrsverlagerung zum ÖV bzw. zur Schiene notwendig. Im Personenverkehr sollte das ökologisch-nachhaltige Zukunftsszenario des ÖV darin gesehen werden, die Bahn als Rückgrat des ÖV zu betrachten, Busse in der Regel als Zubringer – und in dünn besiedelten Gebieten abseits von Bahnlinien außerhalb der Hauptverkehrszeiten Anrufsysteme als Ergänzung zu den Bus-Linienvorkehren.

Eine Bahnoffensive müsste deshalb eine logische Folge sein. Wo Schienen sind, soll Bahnverkehr bleiben, auch wenn er derzeit noch mit Diesel (also eher weniger energieeffizient) betrieben wird.

Verkehrspolitik in NÖ: Verkehr auf Regionalbahnen ausdünnen

Anfang 2010 wurden in Niederösterreich 28 Regionalbahnen (620 km) von den ÖBB an das Land übergeben. Außerdem erhielt Niederösterreich vom Bund 65 Mio. Euro für Investitionen in die Bahnlinien.

Aber bald nach den Gemeinderatswahlen im März 2010 veranlasste Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll, dass ab Fahrplanwechsel von den 28 Bahnstrecken bloß 6 weiter betrieben werden, und die auch z. T. nur sehr eingeschränkt. Die eingestellten Bahnverkehre wurden durch Busse ersetzt.

Ein prominentes Opfer dieser Ausdünnungsorgie ist die Donauuferbahn (Wachaubahn). Ist es nicht paradox, dass das Land Niederösterreich die Wachau zur Modellregion für E-Mobilität erklärte, dafür aber den Bahnverkehr einstellte? Wäre es da nicht besser gewesen, als erste Maßnahme gleich die Donauuferbahn zu elektrifizieren?

Fragt sich nur, wieso der Bund Geld für Bahn-Investitionen an ein Bundesland gibt, ohne Qualitätskriterien für den Öffentlichen Verkehr bzw. für den Bahnverkehr festzusetzen.

Bahnverkehre durch Busse zu ersetzen ist aus Sicht des Klimaschutzes eine fragwürdige Strategie. Die Argumente, dass der Busbetrieb billiger sei und umweltfreundlicher betrieben werden könne als Diesel-Bahnstrecken, entsprechen nur einem Kurzfristendenken. Es ist besser, trotz des umwelt- und klimaschädlichen Dieselbetriebes das Verkehrsangebot auf der Schiene zu belassen, aber dafür die Planungen für die Elektrifizierung dieser Bahnstrecken in Angriff zu nehmen.

Liegt Österreich nur an der Westbahn und Südbahn?

Infrastrukturministerin Doris Bures präsentierte am 19. September 2011 gemeinsam mit den Vorständen der ÖBB Christian Kern und Andreas Matthä unter dem Titel „**Zielnetz 2025+**“ den Plan für die Weiterentwicklung der Bahn in Österreich. Dieser Plan beinhaltet die Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen bis über 2025 hinaus und bestimmt somit die Zukunft der Bahn in Österreich.

„Mehr volle Züge, weniger leere Kilometer“, so heißt das Motto dieses Plans.

Das klingt zunächst recht sinnvoll und plausibel. Dahinter steckt aber eine gefährliche Doktrin von ÖBB und Verkehrsministerium, die wie folgt lautet:

1) „Die Bahn ist ein Massenverkehrsmittel.

2) Als Massenverkehrsmittel hat die Bahn dort große Vorteile, wo viele Menschen und Güter zu befördern sind. Diese Bahnlinien gilt es durch Investitionen in die Infrastruktur zu stärken und weiter auszubauen.

3) Andererseits werden die Investitionen dort reduziert, wo nur wenige Menschen und Güter befördert werden können, weil das Potenzial für eine weitere Verkehrsverlagerung nicht gegeben ist. Investitionen erfolgen demnach ‚systemadäquat‘ – dem ‚System Bahn‘ angemessen.“

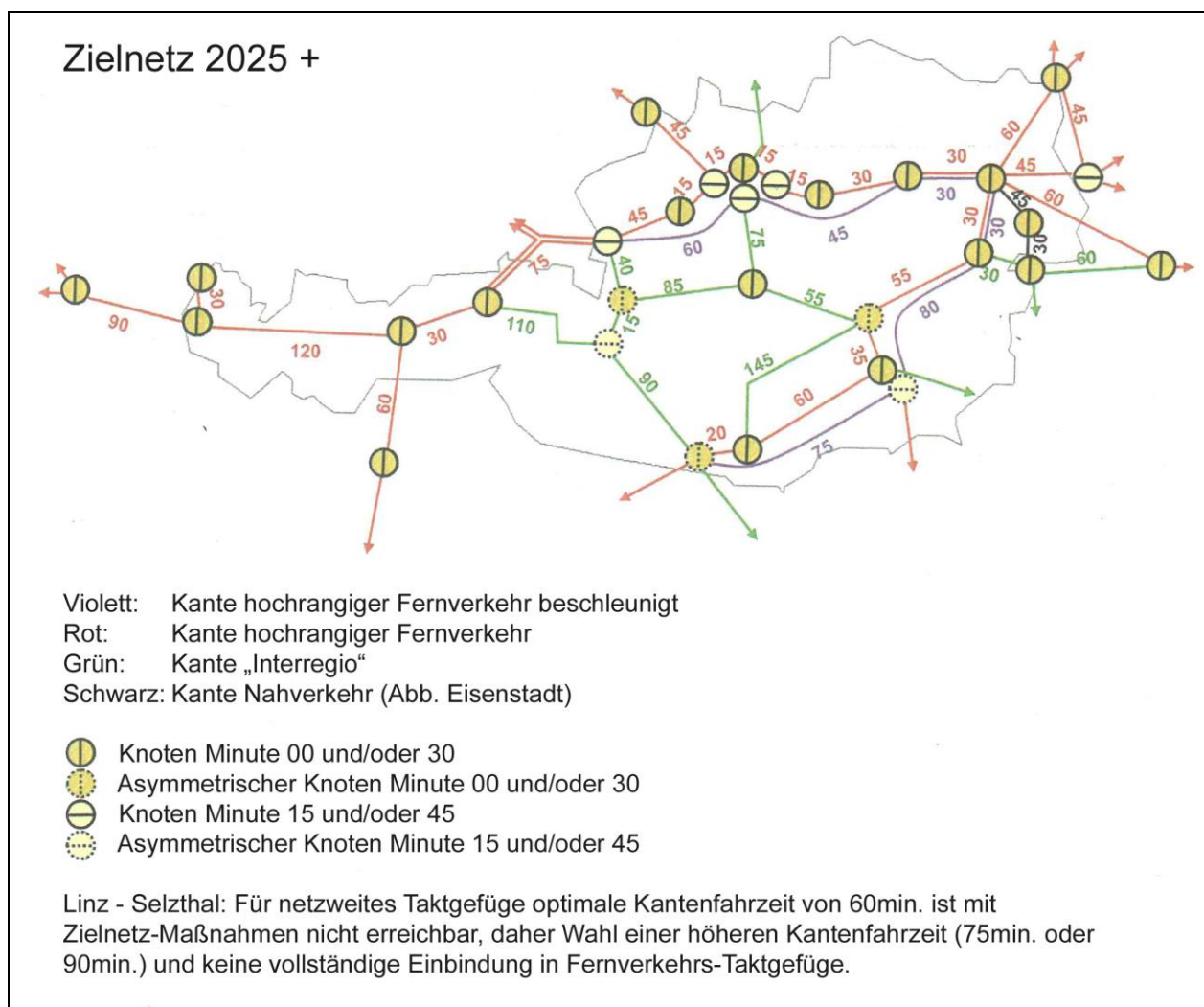
Diese Doktrin ist die Basis für das „Zielnetz 2025+“. So etwas können wir auf keinen Fall akzeptieren!

Keine Rede davon, dass angesichts steigender Treibstoffpreise und der Dringlichkeit des Klimaschutzes flächendeckender Öffentlicher Verkehr (ÖV) immer wichtiger wird und die Bahn generell das Rückgrat dieses ÖV zu bilden hat. Keine Rede davon, dass Schienen-Infrastruktur ein ganz wichtiges Element für die Gestaltung des Raumes darstellt und gerade für strukturschwache Regionen die Bahn von größter Bedeutung ist.

Diese Doktrin ist ein Zeichen dafür, dass sich die Verkehrspolitik vom Gestalten verabschiedet hat, das Verdrängen volkswirtschaftlicher Ziele durch betriebswirtschaftliche zulässt und sich den Prinzipien der Chancengleichheit, der sozialen Gerechtigkeit und des Klimaschutzes nicht mehr

verantwortlich fühlt. Oder anders ausgedrückt: Das Verkehrsministerium hat kein Konzept für den ÖV und keines für die Bahn. Daher diktieren die selbst unter enormem Druck stehenden ÖBB, wo in die Bahn-Infrastruktur zu investieren ist.

So kommt es, dass mit dem „Zielnetz 2025+“ aus ökonomischen Gründen bestimmte Regionen bzw. Relationen vom Ausbau der rückständigen Bahn-Infrastruktur ausgeschlossen bleiben und somit zu permanent niedrigem Mobilitäts-Status-quo verurteilt werden.



Graphik: ÖBB

Dieses „Zielnetz 2025+“ beschränkt sich lediglich auf die Optimierung der Bahnverbindungen zwischen den Landeshauptstädten und Wien. Die Verbindungen der Landeshauptstädte untereinander behandelt es hingegen stiefmütterlich. So werden im „Zielnetz 2025+“ z. B. die inneralpinen Relationen Graz-Linz/Salzburg/Innsbruck nicht mehr als „InterCity“-Strecken betitelt, sondern zu „Interregio“-Verbindungen degradiert. Die Ausdünnung der Schnellzugverkehre im inneralpinen Raum wird mit „zu geringer Nachfrage“ (auf der Basis fragwürdiger Zählmethoden) und mit „Abwanderungsregionen“ begründet.

Das ist ein Zeichen dafür, dass es nach wie vor kein ganzheitliches Ziel für den innerösterreichischen Schnellzugverkehr gibt, das Chancengleichheit sichern würde und der sozialen Gerechtigkeit und dem Klimaschutz entsprechen würde.

Wir betrachten somit das „Zielnetz 2025+“ bestenfalls als ersten Schritt, dem weitere folgen müssen. Wir fordern die Erstellung eines langfristigen endgültigen Planes für den innerösterreichischen Schnellzugverkehr.

Langfristiger Knoten- und Kantenzeitenplan für den innerösterreichischen Schnellzugverkehr

Integrierter Stundentakt
Mit dem Straßenverkehr konkurrenzfähige Reisezeiten
Optimale Umsteigeknoten

Symmetrieknoten

Schnellverbindungen:
Salzburg - Wien **2h**
Bregenz - Salzburg - Wien **5 1/2h**
Graz - Wien **1 1/2 h**
Villach - Wien **2 3/4 h**

Das Diagramm zeigt ein Netzwerk von Schnellzugverbindungen in Österreich. Die Knoten sind in Symmetrieknoten (rote Kreise) und andere Knoten (weiße Kreise) unterteilt. Die Kanten sind mit Reisezeiten in Stunden und Minuten (h, m) beschriftet. Die Hauptknoten sind Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Graz, Villach, Klagenfurt, Spittal, Schwarzach-St. Veit, Bischofshofen, Saalfelden, St. Johann i.T., Wörgl, Innsbruck-Bischofshofen, Feldkirch, Dornbirn, Bregenz, Attnang-Puchheim, Kremsmünster, Wels, St. Valentin, Amstetten, St. Pölten, Eisenstadt, Wiener Neustadt, Bruck an der Mur, Brucker Schleife, Leoben, Selzthal, Linz, Salzburg, Innsbruck, Wörgl, St. Johann i.T., Saalfelden, Bischofshofen, Schwarzach-St. Veit, Spittal, Villach, Klagenfurt, Graz, Wien. Die Reisezeiten sind in Stunden und Minuten angegeben, wobei die Symmetrieknoten Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Graz, Villach, Klagenfurt, Spittal, Schwarzach-St. Veit, Bischofshofen, Saalfelden, St. Johann i.T., Wörgl, Innsbruck-Bischofshofen, Feldkirch, Dornbirn, Bregenz, Attnang-Puchheim, Kremsmünster, Wels, St. Valentin, Amstetten, St. Pölten, Eisenstadt, Wiener Neustadt, Bruck an der Mur, Brucker Schleife, Leoben, Selzthal, Linz, Salzburg, Innsbruck, Wörgl, St. Johann i.T., Saalfelden, Bischofshofen, Schwarzach-St. Veit, Spittal, Villach, Klagenfurt, Graz, Wien. Die Reisezeiten sind in Stunden und Minuten angegeben, wobei die Symmetrieknoten Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Graz, Villach, Klagenfurt, Spittal, Schwarzach-St. Veit, Bischofshofen, Saalfelden, St. Johann i.T., Wörgl, Innsbruck-Bischofshofen, Feldkirch, Dornbirn, Bregenz, Attnang-Puchheim, Kremsmünster, Wels, St. Valentin, Amstetten, St. Pölten, Eisenstadt, Wiener Neustadt, Bruck an der Mur, Brucker Schleife, Leoben, Selzthal, Linz, Salzburg, Innsbruck, Wörgl, St. Johann i.T., Saalfelden, Bischofshofen, Schwarzach-St. Veit, Spittal, Villach, Klagenfurt, Graz, Wien.

Zum Symmetrieknoten Linz: Die IC-Züge in/aus Richtung Graz sind in Linz nicht zur vollen Stunde (00), sondern zur halben Stunde (30) verknüpft. Dies ist kein Problem, weil im Hbf Linz die Bedienungsdichte mit Nah- und Fernverkehrszügen über die Stunde verteilt hoch ist und mit zunehmender Verkehrsverlagerung noch höher wird. Daher sind viele Anschlüsse möglich.

Dafür ist die Trennung von Verkehrspolitik und ÖBB vonnöten. Es steht außer Frage, dass die ÖBB zu betriebswirtschaftlichem Agieren verpflichtet sind. Somit kann nicht von ihnen verlangt werden, auf unrentablen Bahnstrecken Verkehrsdienste anzubieten, wenn sie nicht von der Verkehrspolitik bestellt und ausreichend finanziert werden.

Klima-News 2 - Februar 2012

Linz-Graz muss wieder Schnellzugverbindung werden!

Derzeit: Schnellzugverkehr nach zweierlei Maß

Es gibt zwei wichtige Gründe, sich wieder einmal mit der Pyhrnbahn zu befassen.

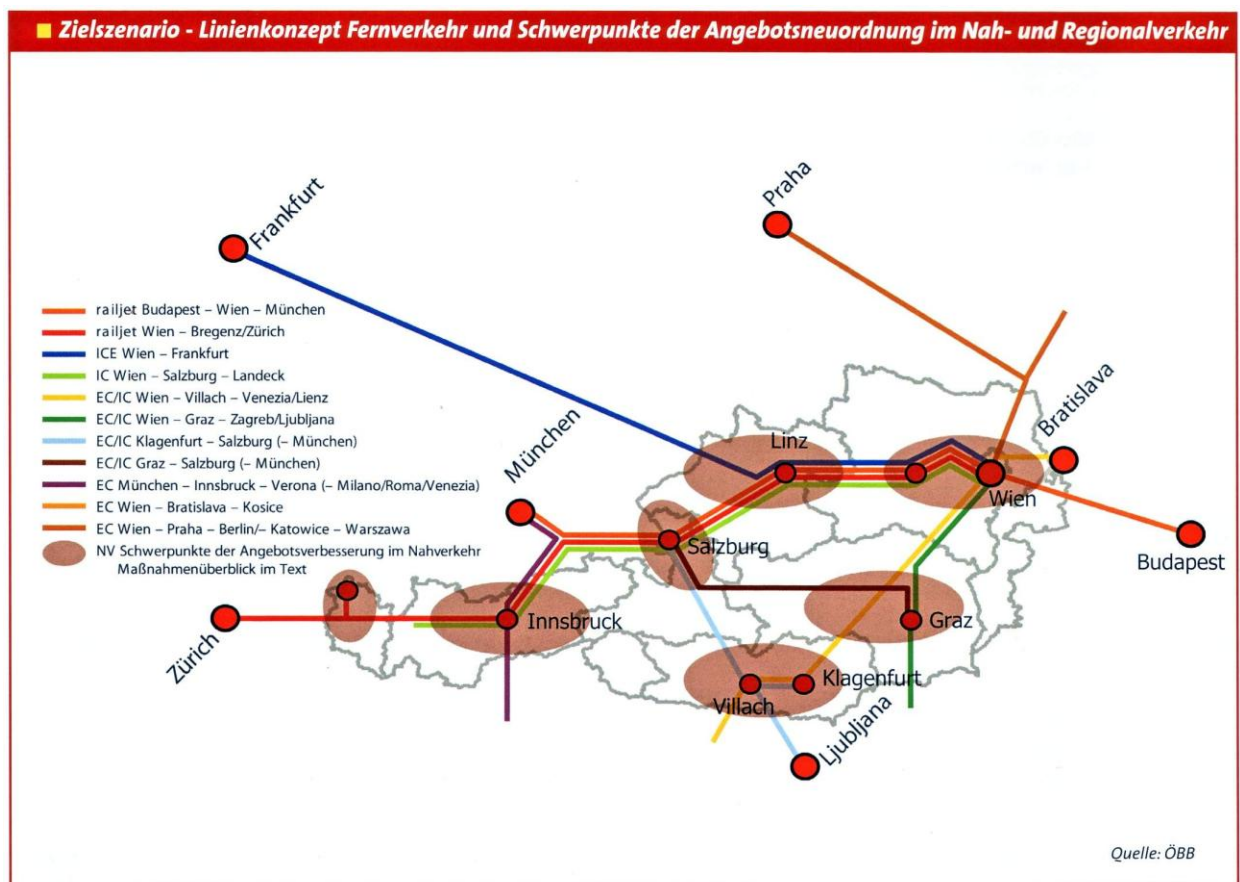
Erstens ist es der neue Fahrplan, der eine Ausdünnung bei den Schnellzügen Salzburg-Graz mit sich bringt und daher auch für den Bahnverkehr Linz-Graz abermals eine Verschlechterung bedeutet. Denn es werden damit auch die Umsteigemöglichkeiten von der Pyhrnbahn zu den Schnellzügen Salzburg-Graz reduziert.

Seit Dezember 2010 gibt es ja zwischen der zweitgrößten und drittgrößten Stadt Österreichs, nämlich **zwischen Graz und Linz, keinen Schnellzugverkehr mehr**. Auf der Westbahn tummeln sich hingegen **zwischen Wien und Linz 116 Schnellzüge pro Tag** (zusammen in beiden Richtungen).

Ist das gerecht?

Zweitens ist es ein Alarmzeichen, dass das im September 2011 von ÖBB und Verkehrsministerium veröffentlichte „Zielnetz 2025+“ die Pyhrnbahn beinahe überhaupt ignoriert. So werden – wie im vorigen Kapitel bereits erwähnt – in diesem „Zielnetz 2025+“ die inneralpinen Relationen Graz-Linz, Graz-Salzburg und Graz-Innsbruck nicht mehr als „InterCity“-Strecken betitelt, sondern zu „Interregio“-Verbindungen degradiert. Die Ausdünnung der Schnellzugverkehre im inneralpinen Raum wird mit „zu geringer Nachfrage“ (auf der Basis fragwürdiger Zählmethoden) und mit „Abwanderungsregionen“ begründet.

Dass der Bahnverkehr auch hier eine wichtige soziale Aufgabe zu erfüllen hat, findet ebenso wenig Berücksichtigung wie die Tatsache, dass hier – wie auch auf dem übrigen hochrangigen Bahnnetz – die E-Mobilität bereits Normalität ist, und zwar auf der Basis von österreichischem Wasserkraftstrom. Daher müsste aus Klimaschutzgründen die Gewinnung von Bahn-Fahrgästen durch Verbesserung des Angebotes im Mittelpunkt stehen, nicht die Fahrgastvertreibung.



Die Schnellzugverbindung Linz-Graz scheint auf dieser ÖBB-Graphik aus dem Jahr 2008 gar nicht mehr auf.

Geringschätzung der Pyhrnbahn

Was ÖBB und Verkehrsministerium von der Pyhrnbahn Linz-Selzthal halten, zeigt sich sowohl in diversen abschätzigen Aussagen („nur wichtig für den Güterverkehr und für den Nahverkehr Richtung Linz“) als auch in dem, was für den 55 km langen Flaschenhals Kirchdorf-Selzthal im „Zielnetz 2025+“ vorgesehen ist: nicht durchgehende Zweigleisigkeit, sondern bloß ein neuer Bosrucktunnel (statt des desolaten Bestandtunnels) und drei zweigleisige Abschnitte. Das klingt nicht nach Schnellzugtauglichkeit in der Pyhrn-Priel-Region!

Dass das Verlagerungspotenzial von der Pyhrnautobahn A 9 zur Pyhrnbahn laut ÖBB und Verkehrsministerium zu gering sei für die Führung eines Schnellzugverkehrs Linz-Graz bzw. für großzügigen Vollausbau der Pyhrnbahn kann nicht stimmen, denn laut aktueller ASFINAG-Zählung frequentieren in Spital am Pyhrn durchschnittlich pro Tag insgesamt 8.818 Kfz bis 3,5 Tonnen die Autobahn. Die geringe Nutzung der Bahn liegt wohl am schlechten Angebot, nicht am mangelnden Verlagerungspotenzial.

Weshalb Expertenentscheidungen und hoheitlicher Kurzsichtigkeit offen widersprochen werden muss

In Studien wird immer wieder betont (zuletzt in der Broschüre „*Die Pyhrn-Schober-Achse – Bindeglied im wachsenden Europa*“, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Büro Landesrat Dr. Kepplinger, Juni 2011), wie wichtig die Pyhrnbahn sowohl als Teil der Verbindung des Grazer mit dem Linzer Ballungs- und Wirtschaftsraum als auch als Bindeglied zweier europäischer NW-SO-Zukunftsachsen sei: einerseits die Zulaufstrecken Rhein-Frankfurt-Nürnberg-Passau-Wels und Ostsee-Berlin-Prag-Linz, andererseits die Balkan-Zulaufstrecke mit den Ästen zum Adriaafen Koper und nach Tessaaloniki. Auch die Wirtschaftskammer setzt sich vehement für den Ausbau der Pyhrnbahn ein.

Man könnte annehmen, dass die heutigen Konzepte alle künftig möglichen Entwicklungen berücksichtigen und deshalb die Entscheidungsträger doch den Mut zu einem Ausbau der Pyhrnbahn mit Weitblick und Großzügigkeit aufbringen. Die Praxis sieht leider anders aus. Auf Grund inoffizieller Äußerungen von Seiten der ÖBB ist zu befürchten, dass die drei in der Pyhrn-Priel-Region für die Zweigleisigkeit vorgesehenen Streckenabschnitte statt auf 160 km/h nur auf 120 km/h ausgebaut werden und die übrige Strecke eingleisig und kurvenreich wie zu Kaisers Zeiten bleibt.

Deshalb muss mit aller Kraft verhindert werden, dass mit hohem Aufwand in Beton gegossenen Tatsachen geschaffen werden, die erst recht wieder nicht aufwärts kompatibel sind. Wenn schon die ÖBB, die Experten und die Bundespolitik nicht wollen, dass die Pyhrnbahn optimal, also durchgehend zweigleisig und schnellzugtauglich ausgebaut wird, dann müssen Laien und NGO's die planerische Initiative ergreifen.

Langfristig denken heißt, davon auszugehen, dass ohnehin auch zwischen Kirchdorf und Selzthal ein durchgehendes zweites Gleis notwendig wird, um den steigenden Anforderungen bezüglich Kapazität und Qualität gerecht werden zu können und das Energieeffizienz-Potenzial voll nutzen zu können:

- Attraktiver Regional- und Nahverkehr im regelmäßigen Stundentakt als Fahrplan-Mindestdichte mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten.
- Zunehmender Güterverkehr mit Güterzügen, die nur selten bremsen und ausweichen (Energie vernichten) müssen und in der Pyhrn-Priel-Region die Steigungen ungehindert durchfahren können.

Da liegt es auf der Hand, dass für das zweite Gleis gleich eine großzügige Linienführung gewählt wird, die auch für den Schnellzugverkehr hohe Geschwindigkeiten und somit attraktive Reisezeiten ermöglicht.

Ein durchgehendes zweites, schnellzugtaugliches Gleis ist auch in der Pyhrn-Priel-Region möglich

Korridorstudien, die Heinrich Höbarth als Obmann unseres Vereins *Klimaschutz-Initiative* und als Mitglied des Vereins *FAHRGAST OÖ* durchgeführt hat, haben ergeben, dass selbst im gebirgigen Abschnitt Kirchdorf-Selzthal der relativ geradlinige Verlauf des Steyr- und Teichltales und die vorhandenen Flussterrassen und Becken es zulassen, das durchgehende zweite Gleis ohne gravierende Mehrkosten statt auf 120 km/h auf 160 km/h auszulegen. Zum einen Teil kann das bestehende Gleis mit dem neuen Gleis begradigt bzw. verflacht und daher mit diesem gemeinsam geführt werden. Zum anderen Teil wird ein Gleis-Splitting sinnvoll sein und das für 160 km/h taugliche



Gleis in Tunnels geführt werden müssen, und zwar dort, wo das Bestandgleis entlang von felsigen Steilhängen verläuft. Dort hätte das zweite, schnellzugtaugliche Gleis gar nicht Platz (bei Klaus, beim Falkenstein in der Gem. St. Pankraz und beim Radingberg in der Gem. Roßleithen). Dieses Gleis müsste übrigens auch bei 120 km/h im Tunnel geführt werden.

Wenn der Streckenabschnitt Kirchdorf-Selzthal auf 160 km/h

ausgelegt wird, ergibt sich die Chance, zwischen Kremsmünster und Selzthal (derzeit gut 70 km, nach Vollausbau 65 km) im Schnellzugverkehr mit modernen Fahrzeugen eine Kantenzzeit von einer halben Stunde zu erreichen. Diese Chance muss genützt werden. Sofort muss damit begonnen werden, sich zwischen Kirchdorf und Selzthal auf einen Linienverlauf für das neue Gleis zu einigen, damit ein Korridor von Verbauung freigehalten werden kann. Das Engagement des Landes Oberösterreich wird dabei von enormer Bedeutung sein.

Kremsmünster soll nicht nur Schnellzughalt, sondern auch Schnellzug-Knoten werden, um den Welser und Steyrer Raum an die Pyhrnbahn in Richtung Graz anbinden zu können (Verknotung der Buslinie Wels-Steyr in Kremsmünster). Die Haltestelle Rohr-B.Hall fungiert als Nahverkehrsknoten in Richtung Linz.

Für die Pyhrnbahn brauchen wir ein durchgehendes zweites Gleis, auch in der gebirgigen Pyhrn-Priel-Region. Dieses Gleis soll flache Bögen haben, damit Schnellzüge auch wirklich schnell fahren können und eine attraktive Bahnverbindung Linz-Graz möglich wird. Dass hier beim Radingberg in der Gemeinde Roßleithen (Bilder) für das zweite Gleis ein Tunnel gebohrt werden muss, liegt wohl auf der Hand. Denn dieses zweite Gleis hätte hier neben dem bestehenden Gleis nicht Platz. Auch entlang der Felswände bei Klaus und beim Falkenstein (Gemeinde St. Pankraz) müsste das zweite Gleis in einen Tunnel. Übrigens: Bei der parallelen Pyhrnautobahn A9 fragte niemand, wie teuer die Tunnelkette sein würde; sie wurde gebaut.



Bilder: H. Höbarth

Linz-Graz in zwei Stunden als Ziel

Auf der Schoberstrecke, die weitgehend zweigleisig ausgebaut ist, sind nur mehr wenige Ausbaumaßnahmen zu treffen (vor allem der Traidersbergtunnel zwischen Traboch und Leoben), um zwischen den Knoten Selzthal und Leoben eine Kantenzeit von einer halben Stunde zu erreichen. Auch für die Murtal-Bahn Leoben-Graz, wo Ausbauüberlegungen im Gange sind, soll eine Kantenzeit von einer halben Stunde angestrebt werden. Linz-Graz in zwei Stunden, das muss das Ziel sein, um mit den PKW-Reisezeiten konkurrenzfähig sein zu können.

Mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen den Aufwärtstrend eröffnen

Neben dem sofortigen Beginn von Ausbauplanungen muss auch danach getrachtet werden, in der Pyhrn-Priel-Region auf der bestehenden Infrastruktur das Optimum herauszuholen.

Als erstes ist zu fordern, dass der lückenlose Schnellzug-Takt Salzburg-Graz wieder aufgenommen wird und die RegionalExpress-Züge von Linz in Selzthal an die Schnellzüge gekoppelt werden. So kommt man wenigstens umsteigefrei und im Zweistundentakt von Linz nach Graz und zurück – wenn auch mit fast 3 ½ Std. Reisezeit pro Fahrt. Möglichst bald müssen moderne Fahrzeuge mit automatischen Kupplungen zum Einsatz kommen, um die Dauer des Koppelns/Entkoppelns in Selzthal zu verkürzen und höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen.

Aufbruch statt Jammern

Die Pyhrnbahn und generell die inneralpinen Bahnlinien befinden sich in einem Abwärtstrend: Noch schlechteres Angebot – noch weniger Fahrgäste – noch schlechteres Angebot ... Diese Negativspirale muss gestoppt werden! Es darf nicht so weitergehen, dass das Systems Bahn ständig negativ in den Medien präsent ist. Die ÖBB beschädigen permanent ihr Image durch die Ausdünnungen.

Sparen durch Umstellung auf Busse wäre Umstieg von der E-Mobilität auf Diesel-Mobilität, von heimischem Wasserkraft-Strom auf importierte fossile Energien.

Nur zu jammern und mit jedem neuen Fahrplanwechsel die Angebots-Verschlechterungen zu beklagen hilft niemandem. Wir brauchen auch im inneralpinen Raum einen Aufbruch, eine Bahn-Offensive!

Das Engagement der NGO's ist sehr wichtig, auch das Engagement unseres Verein KS-I. Aber auch die betroffenen Regionen und die Länder Oberösterreich, Steiermark und Salzburg müssen sich beim Bund noch intensiver für das System Bahn einsetzen. Politischer Gestaltungswille ist also gefragt.

Klimapolitik

EU schlägt 40 neue Atomkraftwerke vor

Deutschland will – Gott sei Dank – bis 2022 den kompletten Atomausstieg. Dennoch werden ausgerechnet beim deutschen EU-Kommissar Günther Oettinger Pläne für bis zu 40 neue Atomkraftwerke in der EU gewälzt.

Oettinger betont zwar, sich in der Frage der Atomenergie völlig neutral zu verhalten, denn der Energiemix sei Sache der EU-Mitgliedsländer. Es existiert aber ein vertraulicher Entwurf der Energiekommission mit dem Namen „Energy-Roadmap 2050“. Darin wird die Atomkraft als wichtiger Faktor in der Energiepolitik der EU-Mitgliedsstaaten beschrieben. Laut Insidern sind in mehreren Szenarien allein bis 2030 40 Neubauten von Atomkraftwerken in der EU vorgesehen. Hauptargument ist in diesen Szenarien das CO₂-Argument, mit dem vor allem Frankreich seine Atomkraftwerke verteidigt.



Atomkraftwerk Brokdorf, Deutschland
Bild: Wikipedia

Die seit der Katastrophe von Fukushima stark gestiegenen Zweifel an der Beherrschbarkeit der Atomkraft werden in dem Papier für überwindbar gehalten.

Nicht nur Frankreich, sondern auch Polen, Tschechien, die Slowakei usw. setzen auf Atomenergie. Man sieht daraus, dass die Atom-Lobby nicht locker lässt, dass das Profitstreben stärker ist als ethische Argumente und dass eingefleischte Atomenergie-Befürworter weder durch Argumente noch durch Atomkatastrophen – mögen sie noch so schrecklich sein – bekehrbar sind.

Das einzige Mittel gegen diese Verrückten ist der Widerstand der Bevölkerung, der europaweit, ja weltweit zunimmt. **Atomkraftwerke zu bauen ist keine vertretbare Klimaschutz-Maßnahme!**

UN-Klimakonferenz in Durban: Klimaschutz muss bis 2020 warten

Die UN-Klimakonferenz vom 28. 11. bis 11. 12. 2011 im südafrikanischen Durban schien ergebnislos zu Ende zu gehen, als die Konferenzteilnehmer dann doch noch auf Druck der EU und einiger Insel-Kleinstaaten einen Fahrplan für ein neues globales Klimaschutzabkommen beschlossen. Die Delegierten aus mehr als 190 Staaten vereinbarten am frühen Sonntagmorgen, bis 2015 ein rechtlich verbindliches neues Abkommen auszuhandeln, das 2020 wirksam werden soll. Damit keine Lücke entsteht, soll das 2012 auslaufende Kyoto-Protokoll fortgeschrieben werden.

Das künftige globale Abkommen soll der „Durban Platform“ zufolge bis 2015 vereinbart und nach der Ratifikation durch die Mitgliedstaaten 2020 wirksam werden. Anders als das Kyoto-Protokoll soll es auch die USA und große Schwellenländer wie China und Indien einbeziehen. Einzelheiten wie Vorgaben zur Reduzierung von Treibhausgasen blieben vorerst offen. Sie sollen später auch auf der Grundlage neuer Berichte des Weltklimarats IPCC festgelegt werden.

Um den Text der „Durban Platform“ war bis zuletzt hart gerungen worden – eigentlich hätte der Klimagipfel schon am Freitag, den 9. Dezember enden sollen. Kurz vor Schluss sorgte insbesondere ein Streit zwischen der EU und Indien über die rechtliche Verbindlichkeit des neuen Vertrags für Aufregung. Die indische Umweltministerin wollte keinem verbindlichen Abkommen zustimmen, denn schließlich seien die Pro-Kopf-Emissionen in Indien viel geringer als in China – und noch viel, viel niedriger als in den Industriestaaten. In dem beschlossenen Fahrplan ist nun von einem „Protokoll oder rechtlichen Instrument“ die Rede. Als Zugeständnis an Indien wurde als dritte Option die Formulierung „vereinbartes Ergebnis mit Rechtskraft“ in den Text aufgenommen.

Die neue zweite Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls soll von 2013 bis 2020 dauern. In der ersten Periode, die Ende 2012 ausläuft, hatten sich 37 Industriestaaten dazu verpflichtet, ihre Treibhausgas-Emissionen um durchschnittlich 5 % verglichen mit dem Stand von 1990 zu verringern (Österreich minus 13 %). Die USA beteiligten sich jedoch nicht daran. Bis 2020 wird nun eine CO₂-Reduzierung um insgesamt 25 bis 40 % angestrebt.

Kanada, Japan, Russland und Neuseeland wollen bei Kyoto allerdings nicht mehr dabei sein. Die verbliebenen EU-Staaten sowie wenige weitere Länder wie die Schweiz, Norwegen und Australien verursachen zusammen jedoch höchstens 16 % des weltweiten CO₂-Ausstoßes.

Von den Politikern wurden die Beschlüsse als Erfolg bezeichnet. Die Umweltorganisationen Greenpeace und Global 2000 sehen hingegen keinen Grund zum Feiern. Das Abkommen soll erst 2020 in Kraft treten, was angesichts der nachgewiesenen Klimaerwärmung als viel zu spät angesehen wird. Weder die Beschlüsse zum Kyoto-Protokoll noch der Fahrplan für ein neues Klimaabkommen seien ausreichend, um die Klimaerwärmung auf unter zwei Grad zu begrenzen.

Wenn jetzt alle Länder bis 2020 warten und ihre Emissionen bis dahin nicht reduzieren, ist das Zwei-Grad-Ziel nicht mehr erreichbar.

Daher braucht es nun Staaten mit Vorbildwirkung, die die Energiewende vorantreiben. Österreich müsste ein solcher Pionierstaat sein!

Kanada kündigt Kyoto-Vertrag

Wenige Stunden nach der Rückkehr aus Durban verkündete der kanadische Umweltminister Peter Kent den Ausstieg aus dem Kyoto-Vertrag. Die kanadische Regierung will sich damit rund 10 Milliarden Euro Strafzahlungen (d. h. im Ausland Klimaschutz-Zertifikate kaufen bzw. in armen Ländern Klimaschutz-Investitionen tätigen) ersparen. Kanada hatte sich im Kyoto-Vertrag verpflichtet, den Ausstoß klimaschädlicher Gase um 6 % unter das Niveau von 1990 zu senken. Geschehen ist das Gegenteil: die Emissionen lagen offiziellen Zahlen zufolge zuletzt 17 % höher als 1990.

Ein Grund von mehreren ist die Tatsache, dass Kanada der weltgrößte Förderer von Öl aus Teersanden ist. Der Abbau ist besonders umweltschädlich. Laut Greenpeace werden drei- bis fünfmal so viele Treibhausgase freigesetzt wie bei der normalen Ölförderung.



Ölgewinnung aus Teersand in Kanada. Bild: Greenpeace

Österreich ist nicht viel besser als Kanada

Österreich wollte bis 2012 seine Treibhausgase gegenüber 1990 um 13 % reduzieren, also von seinerzeit 79 Millionen Tonnen auf 68,7 Millionen Tonnen senken. Der „Musterschüler“ Österreich emittierte aber 2010 bereits 85 Millionen Tonnen und liegt somit um 5 % über dem Niveau von 1990. Österreich ist somit EU-Schlusslicht.

Für kurze Zeit konnte man den Eindruck gewinnen, dass Umweltminister Berlakovich – wie der Umweltminister von Kanada – auch an die Möglichkeit des Austrittes aus dem Kyoto-Vertrag dachte.

Schätzungen beim Pönale für die Verfehlung des Kyoto-Zieles schwanken zwischen 600 Millionen und einer Milliarde Euro.

Dringend notwendige CO₂-Abgabe

Der Mensch ist von Natur aus nicht nur schöpferisch und sozial veranlagt, sondern neigt auch zur Trägheit und zum Egoismus. Klimaschutz erfordert aber Aufbruch, Änderung, Solidarität. Da reicht die Freiwilligkeit nicht mehr, da braucht es auch Druck. **Seien wir ehrlich: Auch wir brauchen den Druck.**

Das heißt, die Energiewende kann nur dann zu einer breiten Bewegung werden, wenn die Politik – neben Information, Motivation und finanziellen Anreizen – auch sanft steigenden Druck ausübt,

- damit die Anreize auch tatsächlich zu einem Rückgang des Energieverbrauches führen,
- damit mit der Energiewende auch eine Verkehrswende stattfindet,
- damit sich erneuerbaren Energien und Energie- und Verkehrseffizienz nachhaltig behaupten und konkurrenzfähig werden können,
- sodass sich finanzielle Förderungen nach einiger Zeit erübrigen.

Beispiele für notwendigen Druck durch Internalisierungen externer Kosten:

- CO₂-Abgabe (siehe unten)
- Ökologisierung der LKW-Maut: Schrittweise Hinführung der LKW-Maut zum Schweizer Vorbild (flächendeckend, doppelt so hoch, Verwendung eines Teiles vom Aufkommen für den Ausbau der Bahn-Infrastruktur)
- Verkehrserreger-Abgabe (Supermärkte auf der grünen Wiese)
- Aussetzen der Schienenmaut („Infrastrukturbenützungsentgelt“) auf Bahnstrecken, die als „Entwicklungsstrecken“ (derzeit geringe Auslastung) einzustufen sind
- Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe (NoVA): Durch stärkere Spreizung nach den CO₂-Emissionen einen intensiveren Lenkungseffekt zu spritsparenden Kraftfahrzeugen bewirken
- Angleichung der Mineralölsteuer (MÖSt) von Diesel an das Niveau von Benzin
- Schrittweise Anhebung der Besteuerung des Flugverkehrs in Richtung Kostenwahrheit

Eine sehr wichtige lenkende Rahmenbedingung ist in der Kombination von Energie- und Mobilitätsberatung und CO₂-Abgabe zu sehen.

- 1) Druck: Fossile Brenn- und Treibstoffe und Strom staatlich geregelt mit einer CO₂-Abgabe belasten und diese Belastung über einen langen Zeitraum jedes Jahr einen kleinen Schritt anheben**, wobei die Steigerungsdynamik allen bekannt sein soll. Dadurch entsteht steigender Druck in Richtung Energie- und Verkehrseffizienz, Energie- und Verkehrssparen und erneuerbare Energien.
- 2) Ausgleich:** Die aus der CO₂-Abgabe resultierenden Einnahmen sollen in einen Fonds fließen.
 - a) Von dort soll ein Teil für die **Senkung der Arbeitskosten** (Lohnnebenkosten) verwendet werden.
 - b) Der andere Teil soll den Betrieben und Haushalten **in lenkender Weise rückerstattet** werden,
 - **das heißt, nicht direkt,**
 - **sondern indem mit diesem Teil der Einnahmen eine flächendeckende Energie- und Mobilitätsberatung aufgebaut und finanziert wird**

- und es dadurch den Betrieben und Haushalten in Kombination mit Förderungen möglich wird, ihren **Energieverbrauch zu senken und die steigende CO₂-Abgabe weitgehend zu kompensieren.**

3) Aufkommensneutralität: Dieser Ausgleich ist der Aufkommensneutralität vergleichbar.

4) Verkraftbarkeit:

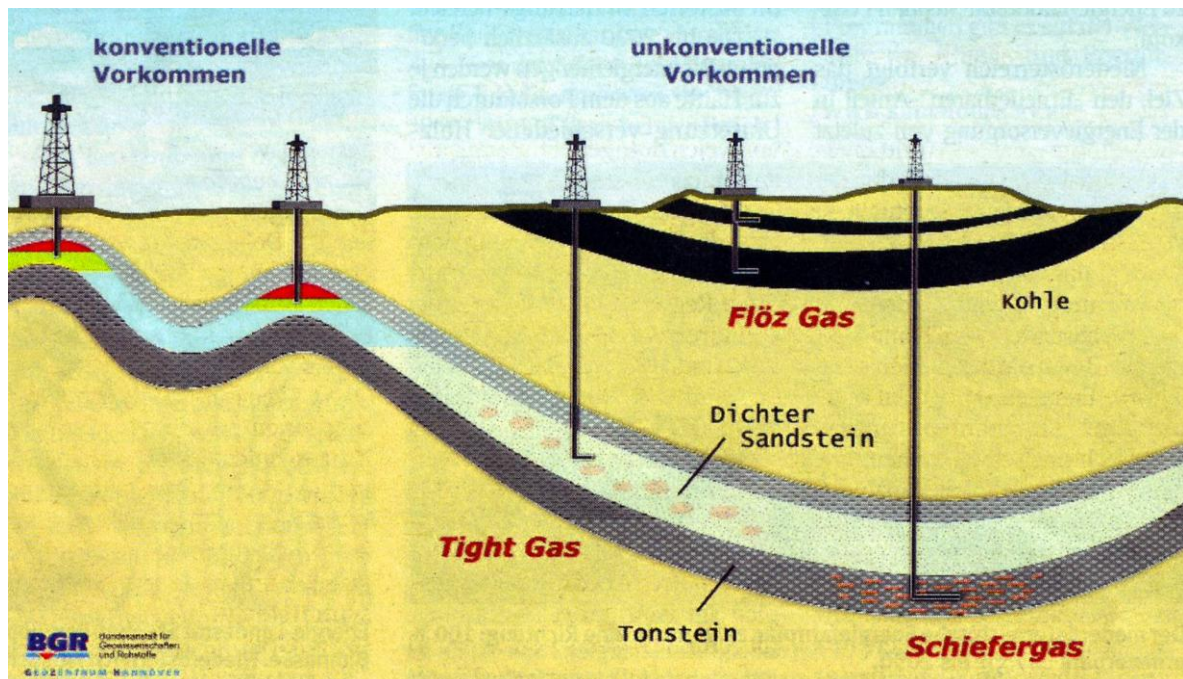
- Sozialer Ausgleich:
 - Besonderes Coaching und höhere Förderungen für ärmere Bevölkerungsschichten
 - Flächendeckendes Angebot im Öffentlichen Verkehr (ÖV) als leistbare und attraktive Alternative zur teurer werdenden Autonutzung; Sonderregelungen für Pendler, denen (noch) kein ÖV zur Verfügung steht
- Besondere Regelungen für energieintensive Betriebe.
- Transparenz: Kommunikation mit der Bevölkerung; die Steigerungsdynamik muss allen bekannt sein.
- Vertrauen: Der Bevölkerung muss die Zuversicht gegeben werden, dass allen geholfen wird, den Energieverbrauch zu senken, und dass die aus der CO₂-Abgabe resultierenden Einnahmen garantiert der Zweckbindung zugeführt werden.

5) Planbarkeit:

- Persönliche, familiäre und betriebliche Beschaffungen in den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Mobilität sind mittel- und langfristig planbar.
- Preissprünge beim Öl-Weltmarkt werden ausgeglichen – einerseits durch Aussetzen der Steigerungsdynamik bei steigenden Weltmarktpreisen, andererseits durch Intensivierung der Steigerungsdynamik bei fallenden Weltmarktpreisen.

Die gegenwärtige Steuerdebatte ist eine Gelegenheit, die CO₂-Abgabe zu fordern. Österreich muss als Pionier vorausgehen.

Details zur CO₂-Abgabe auf unserer Homepage www.ks-i.org – Aktivitäten – Projekte 2011 – CO₂-Abgabe + Beratung



*Schiefergas-Förderung – eine sehr bedenkliche Art der Erdgasgewinnung
Graphik aus Zeitschrift „Ökoenergie“ Dez 2011(Österreichischer Biomasse-Verband)*

Wird das Wein- zum Gasviertel?

(aus „Ökoenergie“ Dezember 2011, www.biomasseverband.at)

Die OMV hat das Schiefergas-Thema im Weinviertel „wiederentdeckt“. Die geologischen Karten, die anzeigen, wo man potentielle Lagerstätten vermuten könnte, liegen sicherlich schon seit Jahrzehnten in der Schublade des Managements. Der Unterschied zu heute ist nur, dass es sich mit den hohen Rohstoffpreisen lohnen würde, dieses im Gestein versteckte Gas zu fördern. Umweltbelastungen werden von der OMV ausgeschlossen, was wiederum aber kaum jemand glauben kann.

Bei der Schiefergas-Förderung wird nach dem Hydro-Fracking-Verfahren zuerst eine Bohrung bis zur gasführenden Schicht angelegt (bis zu 7000 m Tiefe). Danach wird das „frac“ - ein Gemisch aus Wasser, Sand und Chemikalien – unter hohem Druck in das Bohrloch eingepresst. Dadurch wird das Gestein gesprengt und das Gas freigesetzt. Wenn genügend Klüfte im Gestein vorhanden sind, reduziert man den Druck, und dabei treten Teile der Flüssigkeit und das Gas wieder aus. Die benötigten Mengen Wasser variieren sehr stark.

Studien in den USA geben je nach Bohrlochgröße zwischen vier und 30 Millionen Liter Wasser an. An die Oberfläche kommen zwischen 15 und 80 % der eingesetzten Menge. Dieses „Abwasser“ ist mit den eingebrachten giftigen Chemikalien, aber auch mit natürlichen radioaktiven Substanzen aus der Tiefe angereichert.

Neben dem zusätzlichen CO₂-Ausstoß sind die Auswirkungen von Unfällen bei der Schiefergas-Förderung in den USA, einem der größten Produzenten, gut dokumentiert. Hierzu zählen vordergründig Grund- und Oberflächenwasser-Kontaminationen – ausgelöst durch das toxische Abwasser.

Umweltminister Berlakowich lehnt diese Art der Erdgasgewinnung ab. Aber Energieminister Mitterlehner „freue sich, wenn österreichische Vorkommen gefunden werden, wobei bei der Förderung natürlich die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden müssen“ (Zitat aus der Fragestunde im Parlament).

Fragt sich, wozu Österreich diese Risiken eingehen soll, wenn künftig nur erneuerbare Energien verwendet werden sollen.



*Schiefergasgewinnung in den USA. Ein Teil des Weinviertels könnte auch bald so aussehen.
Bild aus Zeitschrift „Ökoenergie“ Dez. 2011 (Österreichischer Biomasse-Verband)*

Kampf um die Windenergie in OÖ.

Ende Jänner soll der oberösterreichische „Masterplan Wind“ fertig sein. Er bewertet ausbauwürdige Standorte (Windstärke, Naturschutz) und wird Grundlage für die Bewilligung von Windenergieanlagen in OÖ. sein. Bis dahin könnte auch das Projekt der Gemeinde Munderfing (Innviertel) mit sechs 3-MW-Windanlagen im Kobernaußerwald genehmigt werden.

Ursprünglich hatte die „Energiewerkstatt Munderfing“ mit dem Projekt „Silventus“ – ebenfalls im Kobernaußerwald – 30 Anlagen geplant und sie dann auf Grund der Widerstände auf 13 Anlagen zu je drei MW reduziert. Aber eine Bürgerinitiative wehrte sich nach wie vor vehement dagegen. Auch die Oö. Abteilung für Raumordnung genehmigte die 13 Anlagen auf Grund der negativen Bescheide von Umweltanwaltschaft und Naturschutzbehörde nicht.

Die Bürgerinitiative „Windkraftfreie Lebensräume“ wird auch die sechs Windräder des Munderfing-Projektes bekämpfen. Auch in anderen oö. Regionen regt sich Widerstand gegen Windanlagen, so z. B. im Mühlviertel (Schenkenfelden) und im Bezirk Gmunden gegen das Projekt Eiskogel.

Ganz anders im Burgenland und in Niederösterreich. Dort gibt es Landtagsbeschlüsse, die vorsehen, dass bis 2013 bzw. 2015 der gesamte Strom von erneuerbaren Energiequellen zu kommen hat.

Zum Konfliktfeld Windenergie versus Landschaftsschutz ist zu sagen:

Mit dem Umstieg auf erneuerbare Energien ist auch insofern ein Umdenken erforderlich, dass wir so manche Kompromisse akzeptieren müssen, auch bezüglich Landschaftsschutz. Ein Initiativbürger formulierte das einmal bei einer Veranstaltung so: „Wir konnten es uns bisher leisten, auf der Basis eines gewaltigen Polsters von fossiler Energie auf Landschaftsästhetik und Landschaftsunberührtheit großen Wert zu legen und mit einem Jeep, der 12 Liter fossilen Treibstoff verbraucht, durch die Gegend zu fahren und die wunderbare Natur zu genießen.“



Bild: Toptarif

Diese „schöne Zeit“ ist vorbei. Nur mit vorsichtiger Zurückhaltung können wir fordern: Dieses Flusskraftwerk wollen wir nicht, denn es ändert die Flusslandschaft; diese riesigen Photovoltaikanlagen wollen wir nicht, denn sie stören die „Dachlandschaft“ und somit das Stadtbild; diese Windanlagen wollen wir nicht, denn sie passen nicht in die Landschaft. Da wird von uns Toleranz gefordert werden. Kompromisse werden nötig sein, auch solche die sehr wehtun. Wahrscheinlich wird dem Naturschutz vor dem Landschaftsschutz Priorität eingeräumt werden müssen. Wir können höchstens überlegen, wo die Windanlagen das Landschaftsbild am wenigsten stören. Auch da wird es Auseinandersetzungen geben, mit denen wir zu leben lernen müssen. Es werden objektive Beurteilungs-Richtlinien zu erarbeiten sein.

Gegen blindwütigen Baueifer können/müssen wir uns sehr wohl zur Wehr setzen. Totale bzw. prinzipielle Ablehnung bringt uns aber nicht weiter.

Mit ihrer Forderung, die Reduktion des Stromverbrauchs müsse Vorrang haben, haben die Anti-Windkraft-Initiativen allerdings Recht. Denn dieses Anliegen wird viel zu wenig ernst genommen. Wir brauchen zwar eine Offensive bei den erneuerbaren

Energien, also auch bei der Windenergie, aber noch intensiver – und zwar doppelt so intensiv – müssen wir an der Reduktion des Stromverbrauches und des gesamten Energieverbrauches arbeiten. Einem Plus von 1 kWh aus erneuerbarer Energie muss eine Einsparung von 2 kWh beim Energieverbrauch entsprechen.

Unsere Bundesregierung zeigt bezüglich Bundeshaushalt Entschlossenheit in Richtung Sparpaket und Schuldenbremse. Die neoliberalen Medien sind ganz wild darauf zu betonen, dass der Staat sich zurücknehmen und sparen müsse. Wo bleibt diese Entschlossenheit beim Energiesparen? Für die Senkung des Energieverbrauches ein Effizienz- und Sparpaket zu schnüren, das hält unsere Regierung offensichtlich nicht für notwendig.

Infos zur Windenergie unter www.igwindkraft.at

In Österreich gibt es gegenwärtig ca. 640 Windenergieanlagen (insgesamt ca. 1.000 MW Leistung)

Niederösterreich: ca. 350

Burgenland: ca. 220

Steiermark: ca. 35

Oberösterreich: ca. 25

Wien: ca. 10

Berechnung der Jahresstromproduktion der 640 Windenergieanlagen:

1.000 MW x 2.000 Volllaststunden = 2.000.000 MWh = 2.000.000.000 kWh = 2 TWh = 7,2 PJ

= Strom für ca. 600.000 Haushalte

Klimapolitik – nichts als Hysterie?

Der ehemalige Chefredakteur Andreas Unterberger zieht die Klimapolitik ins Lächerliche

In den „Salzburger Nachrichten“ vom 16. Dezember 2011 fand sich unter „CONTROVERSE“ eine Gegenüberstellung von zwei gegensätzlichen Meinungen zur österreichischen Klimapolitik.

Während Frau **Katharina Krawagna-Pfeifer** in ihrem Artikel die Klimapolitik als „überlebenswichtig“ und „vernünftig“ bezeichnete, verurteilte **Andreas Unterberger** (14 Jahre lang Chefredakteur der „Presse“ und der „Wiener Zeitung“) die Klimapolitik als „sehr teuer“ und „nutzlos“.

Hier der Artikel von Herrn Unterberger:

Die Österreicher zahlen für die Klimapolitik Milliarden. Für Kyoto-Strafen, für Klimaforschung, für hässliche Windmühlen quer übers Land, für (immer öfter chinesische) Solarpaneele usw. Während der dadurch mitverursachte Crash der Staatsfinanzen eine sehr reale Gefahr ist, bezweifeln Zehntausende Naturwissenschaftler, dass CO₂ und andere Gase eine globale Erwärmung auslösen (für Interessierte: www.nipccreport.org).

Dem stehen Computermodelle der offiziellen UNO-Doktrin vom Klimatod gegenüber, die nach den 0,8 Grad Erwärmung der letzten 150 Jahre für die nächsten Jahrzehnte mit 2 bis 6 Grad plus drohen. Diese offizielle Doktrin ist auch dadurch suspekt geworden, weil ihre Exponenten mit Erpressungen die Veröffentlichung kritischer Studien bekämpfen und Daten unterdrücken.

Eine Reihe von Tatsachen macht auch Nichtnaturwissenschaftler nachdenklich: Die Erde hat schon viele wärmere (und kältere) Zeiten erlebt, ganz ohne menschliche Aktivitäten. Grönland etwa wurde als agrarisch nutzbares „Grün“(l)-Land entdeckt.

CO₂ fördert jedenfalls massiv das Wachstum der Pflanzen, die wir zur Ernährung der wachsenden Menschheit dringend brauchen. Im kalten Norden liegen die größten Landmassen des Globus; diese würden bei einer wodurch auch immer ausgelösten Erwärmung nutzbar. Wärmeperioden waren in der Geschichte der Menschheit immer die friedlichsten und prosperierenden.

Aber selbst wer trotz dieser und vieler anderer Indizien an das Klimagespenst glaubt, darf dennoch am Sinn des sogenannten Kyoto-Protokolls zweifeln, das Österreichs Steuerzahler so belastet: Denn die Länder, die sich zu diesem Protokoll bekennen, also vor allem die EU, stoßen nur 15 Prozent der globalen Treibhausgase aus. Jedes in Europa eingesparte Fass Öl macht aber nur das Öl für China & Co. billiger. Die wirtschaftliche Selbstbeschädigung der EU ist also klimatisch jedenfalls irrelevant.

Soweit der Artikel von Herrn Unterberger.

Darauf kann man nur antworten: Der Klimawandel ist eine globale Tatsache. Er ist für immer mehr Menschen und Regionen unserer dicht besiedelten Erde eine reale Gefahr und kein „Klimagespenst“.

Über die Ursachen können wir jahrelang streiten. Wir werden nie mit 100 %iger Sicherheit wissen, dass die vom Menschen verursachten Treibhausgase – vor allem das CO₂ – den Klimawandel verursachen. Aber selbst beim begründeten Verdacht, das CO₂ und die anderen Klimagase könnten für den Klimawandel verantwortlich sein, bleibt uns nichts anderes übrig, ja ist es unsere Pflicht, Konsequenzen zu ziehen und zu handeln. Zu warten, bis wir den Beweis haben – soweit er überhaupt möglich ist – wäre extrem verantwortungslos, denn wir haben nur die eine Erde als „Versuchsobjekt“.

Dazu auch „Frage von Herbert Wollenscheid: Wann schmelzen die Pole?“ unter:
http://www.focus.de/wissen/wissenschaft/odenwalds_universum/odenwalds-universum_aid_228128.html

Zu „Grönland etwa wurde als agrarisch nutzbares „Grün“(!)-Land entdeckt“: Historische Aufzeichnungen lassen den Schluss zu, dass der grönländische Eisschild in der Mittelalterlichen Warmzeit kleiner war, sodass man dort an der Südwestküste vielleicht auch Ackerbau betreiben konnte.

Zu „hässliche Windmühlen quer übers Land, (immer öfter) chinesische Solarpaneele usw.“: Der Umstieg auf erneuerbare Energien ist nicht nur wegen des Klimaschutzes notwendig, sondern auch wegen des knappen und daher teurer werdenden Öls und wegen der derzeitigen Auslandsabhängigkeit bei Energie.

Zu „CO₂ fördert jedenfalls massiv das Wachstum der Pflanzen“: Extremere Wettererscheinungen, wie wir sie im Zuge der Klimaerwärmung immer öfter erleben, werden zunehmend zum Problem für die Landwirtschaft: Einmal extreme Hitze und Trockenheit, dann extremer Regen, sodass das Wasser nicht in der nötigen Menge versickern kann und als Hochwasser abfließt, anschließend wieder Hitze und Trockenheit. Ist das ein Vorteil für das Pflanzenwachstum?

Zu „...also vor allem die EU, stoßen nur 15 Prozent der globalen Treibhausgase aus“: Es kommt nicht nur darauf an, was derzeit pro Jahr an CO₂ emittiert wird, sondern auch darauf, was insgesamt emittiert wurde. Denn das CO₂ reichert sich ja in der Atmosphäre an. Dieser Kumulierungsprozess dauert in den Industrieländern schon seit Beginn der Industrialisierung an, während er z. B. in China erst sehr spät begonnen hat.

Es stimmt, „die Erde hat sicher schon viele wärmere (und kältere) Zeiten erlebt, ganz ohne menschliche Aktivitäten.“ Aber so dicht war die Erde noch nie bevölkert wie heute. Daher sind Klimaänderungen als sehr gefährlich einzustufen. Folglich muss das Bemühen vorherrschen, die (vielleicht/wahrscheinlich) vom Menschen verursachte Störung des sensiblen Klima-Gleichgewichtes nach bestem Wissen und Gewissen zu vermeiden.

Von „verrückten Umweltzielen“ und anderen „Blödhheiten“

Die Kluft zwischen Klimarhetorik und tatsächlicher Klimapolitik ist groß. Je weniger Umweltminister Berlakovich klimapolitisch umsetzen kann, desto öfter erscheint er in diversen Zeitungen auf großflächigen Inseraten.

Warum tut sich unsere Politik so schwer mit dem Klimaschutz?

Einerseits ist Klimaschutz etwas Langfristiges und hat mit Forderungen an die Bevölkerung zu tun. Man kann mit ihm nur begrenzt Wählerstimmen gewinnen. Voraussetzung für wirklichen Klimaschutz wäre, dass alle politischen Parteien an einem Strang ziehen und die Medien (auch der Boulevard) für die Unterstützung dieses Anliegens gewonnen werden. Selbst unpopuläre Klimaschutz-Maßnahmen müssten dadurch mehrheitsfähig gemacht werden (so wie derzeit die „Schuldenbremse“ und das „Sparpaket“). Dieser Konsens ist aber leider noch nicht vorhanden. Außerdem sind die Politiker eher mit Kurzfristigem befasst. Manche sind übrigens gar nicht so sehr von der Wichtigkeit des Klimaschutzes überzeugt.

Andererseits steckt dahinter auch das Problem, dass die Politik der Industrieländer im Rahmen eines Wirtschaftssystems operiert, das auf der Basis maßlosen privaten Konsums mit einem enormen Ausstoß von Gütern und Emissionen verbunden ist und immer wachsen muss. Und jetzt bleibt dieses verrückte Modell nicht mehr nur auf einen kleinen Teil der Welt beschränkt, nämlich auf die hoch entwickelten Industrieländer, sondern es globalisiert sich.

Dass materielles Wachstum in armen Ländern notwendig ist, ist keine Frage. Aber die Industrieländer müssten es vorzeigen, dass ab einem bestimmten Produktions- und Konsumausmaß das Wachstum einer Lenkung bedarf, damit sich blindwütiges Wachstum („wir wissen zwar nicht wohin, aber dafür sind wir schneller dort“) in ein selektives, sinnvolles Wachstum verwandeln kann: Humanität, Solidarität (auch mit den künftigen Generationen und mit den Armen dieser Welt), Nächstenliebe (nicht nur als Privatsache, sondern auch als gesellschaftliches Anliegen), Ressourcenschonung, ökologische Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Weltgemeinwohl, weniger Wettbewerb und mehr Kooperation ...

Leider muss man feststellen, dass – so wie sich die Finanzwelt von der Welt der realen Wirtschaft abgehoben hat (Es ist ja nur mehr von den Finanzmärkten und von den Rating-Agenturen die Rede) – viele Wirtschaftsbesitzer eines noch immer nicht begriffen haben: Die Befriedigung von Bedürfnissen muss auch für langfristige Bedürfnisse Gültigkeit haben. Das heißt, Klimaschutz ist mit Wirtschaft (und Arbeitsplätzen) gleichzusetzen. Es ist ein Irrtum zu glauben, Klimaschutz und die Belange der Wirtschaft seien ein Widerspruch.

Klimaschutz greift aber als langfristige (daher eher latente) Nachfrage auf dem Markt zu wenig bzw. nicht rechtzeitig. Daher muss Umwelt- und Klimaschutz durch staatliche Rahmenbedingungen marktwirksam gemacht werden. Dazu gehören auch Ökosteuern, wie z. B. eine in kleinen Schritten steigende CO₂-Abgabe auf fossile Brenn- und Treibstoffe.

Wie soll man das einem/einer überzeugten Neoliberalen erklären, der/die von der Idee besessen ist, dass sich der Staat zurücknehmen müsse, weil ja der Markt die Probleme löse?

Wie soll man das jenem Politiker erklären, der vor kurzem angesichts der derzeitigen Krise total ausflippte und verlangte, „Blödhheiten“ seien „zu vermeiden!“ – „Eine erneute Steuerdiskussion oder illusorische Umweltziele sind solche Blödhheiten!“?

Der Klimawandel ist keine Frage des Glaubens

Der Klimawandel findet statt, definitiv und vielfach beweisbar. Sogar die US-Regierung hat bekräftigt, dass der Klimawandel keine Erfindung, sondern eine Tatsache ist. Wenn diese US-Regierung sogar eingesteht, dass der Klimawandel auf Umweltverschmutzung von Menschenhand zurückzuführen ist, dann ist das eine Sensation. Diese Stellungnahme der US-Regierung basiert auf einer Aussage der US-Umweltbehörde, die damit im Sommer 2011 auf mehrere Äußerungen von Kritikern reagiert hat, die bezweifeln, dass der Treibhauseffekt existiert.

Die Zweifler wird es immer geben, in den USA vor allem auf der Seite der Republikaner.

Die Demokratien müssen sich neuen Herausforderungen stellen

Dass in den hoch entwickelten Industriestaaten manche Politiker den Umwelt- und Klimaschutz eher zu den verrückten Spielereien zählen, ist schade. Denn immerhin geht es um die Solidarität mit unseren Nachkommen. Da diejenigen, deren Grundrecht auf eine intakte Natur und Umwelt mit Füßen getreten wird, in unserer Demokratie kein Mitspracherecht besitzen, setzen sich die Interessen und das Denken derjenigen durch, die kurzsichtig nur auf die Gegenwart und auf das Ego ihr Augenmerk richten.

In der Demokratie besteht die Gefahr, dass die Politiker um der Wählerstimmen willen dem Drängen von Mehrheiten und Lobbys nachgeben und sich dem Willen jener beugen, die das Hier und Jetzt zum Absolutum erklären, das Angenehme zum Recht erheben und im Gewohnten eine Notwendigkeit sehen.

Diese „Demokratiefalle“ kann wahrscheinlich nur dadurch umgangen werden, indem dafür gesorgt wird, dass die Kinder und künftigen Generationen durch eine mächtige Lobby vertreten werden und durch gesetzliche Vertreter sogar in der Gesetzgebung präsent sind. Die Demokratie wird nur dann überleben, wenn sie den Mut zu dieser Selbsteinschränkung aufbringt.

Auch auf unserer Homepage gibt es einen Artikel zu dieser Thematik: www.ks-i.org – Konzept – Prinzipien eines ökologischen Energie- und Verkehrskonzeptes.

Kurzmeldungen:

Die UNO erklärte das Jahr 2012 zum „**Internationalen Jahr der erneuerbaren Energie für alle**“.

Die Stromkunden wollen genau wissen, woher der Strom kommt. Daher werden ab Jänner die Regeln über die Stromkennzeichnung verschärft. So soll auch Klarheit über die Herkunft des importierten Stroms, der hauptsächlich über die Strombörse in Leipzig gekauft wird, geschaffen werden. Dort ist meist nicht nachvollziehbar, woher der Strom kommt. Dieser muss als Strom unbekannter Herkunft ausgewiesen werden, und zwar als so genannter ENTSO Mix. Dieser enthält auch Atomstrom.

Seit 11. Dezember 2011 gibt es den privaten Schnellzuganbieter WESTbahn auf der Strecke Wien-Linz-Salzburg mit 14 Zügen pro Fahrtrichtung. Er bedient fast alle IC-Haltestellen (Ausnahmen: St. Valentin und Vöcklabruck). Den Fahrplan findet man in der elektronischen Fahrplanauskunft Scotty im Internet und unter www.westbahn.at, aber leider nicht im Fahrplanbuch. Die Fahrkarten bekommt man im Zug zum halben Preis (wie bei den ÖBB mit der Vorteilscard) oder übers Internet, aber nicht bei den Fahrkartenschaltern in den Bahnhöfen.

Positiv: Den ÖBB tut Konkurrenz von einem privaten Anbieter gut.

Negativ: Rosinenpicken ohne Gegenleistung (z.B. Einzahlen in einen Fonds) dürfte nicht erlaubt sein.

Die ÖBB-Vorteilscard Senior gilt ab 2012 auch für Männer ab 60. Bisher lag die Altersgrenze bei 65.

Roman Haberstreit ist der neue ÖBB-Betriebsratschef. Er kritisiert den Rückzug der ÖBB aus dem defizitären Stückgutgeschäft.

„Die Verlagerung des Stückgutgeschäfts bedeutet 500.000 Tonnen Transportvolumen mehr auf die Straße....Wenn wir nur dort fahren, wo es betriebswirtschaftlich gerechtfertigt ist, bedeutet das einen Kahlschlag, und wir fahren nur auf der Westbahn. Der Rest Österreichs ist auf der Straße und steht im Stau. Der frühere Eisenbahnminister der Schweiz sagte: „Die Bahn ist ein nachhaltiges Bindeglied der Gesellschaft. Da ist es eine Entscheidung des Eigentümers (des Bundes, Anm. d. Verf.), auch zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Bahn zu stehen.“

Angesprochen auf den Schuldenstand der ÖBB und auf die jährlichen Zuwendungen an die ÖBB sagt Haberstreit: „Es ist unfair und unehrlich, die Investitionen, die die Regierung im Rahmenplan beschlossen hat, den ÖBB als Schulden vorzuwerfen.“

Die **LKW-Maut** wurde in Österreich mit Beginn des Jahres 2012 im Schnitt um 2,8 Prozent erhöht.

Der Obmann der Güterbeförderer in der Wirtschaftskammer, Wolfgang Herzer, fordert einen billigeren „Gewerbe-Diesel“ für Transporteure. - Kommentar überflüssig!

Neuer Aufkleber für E-Geräte: Seit Ende November 2011 müssen E-Geräte-Hersteller das EU-Pickerl zur Kennzeichnung des Stromverbrauchs auch auf ihren Fernsehgeräten anbringen.

Der sparsamste TV-Apparat wird mit „Klasse A“ gekennzeichnet. Übrigens: Ein LCD-Fernseher braucht ungefähr die Hälfte der Energie eines Plasma-Fernsehers.

Bei Kühl- und Gefriergeräten, Geschirrspülern und Waschmaschinen gilt ab nun „A+++“ als Merkmal für höchste Energieeffizienz und nicht mehr „A++“.

Zu niedrige Angaben beim Spritverbrauch der Autos: Die Autohersteller machen zum Spritverbrauch ihrer Autos um 17 bis 20 % zu niedrige Angaben. Tendenziell am größten sind die Unterschiede bei den stark nachgefragten SUV-Fahrzeugen.

Ursache ist ein aus dem Jahr 1996 stammendes Testmodell, auf dem die Werksangaben zum Spritverbrauch beruhen. Zu den Testvorgaben zählen z. B.: 120 km/h Höchstgeschwindigkeit, dies nur für eine kurze Phase, Fahren ohne Heizung bzw. ohne Klimatisierung, Beschleunigung von 0 auf 50 km/h in 26 Sekunden, Reifendruck bis zu 5 bar erlaubt...

So kommen Werte für den CO₂-Ausstoß zustande, die nicht der Realität entsprechen.

Heizungspumpen sind oft stille Stromverschwender: Viele Heizungspumpen arbeiten mit zu hoher Leistung. Moderne Pumpen verbrauchen wesentlich weniger Strom und passen sich automatisch an den Bedarf an.

Stand-by als Stromfresser: Man soll beim Kauf eines E-Gerätes nicht nur auf die „Watt-Zahl“ (Leistung) achten, sondern auch auf den Stand-by-Verbrauch (EDV-Geräte, Fernseher, Satellitenempfänger, Anrufbeantworter, Fax- und Fotokopiergeräte). Dieser Stand-by-Verbrauch kann über das Jahr gesehen mehr Kosten verursachen als der Energieverbrauch des Gerätes während der Betriebszeiten.