

An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien, Österreich

ÖBB – Holding AG
Mag. Bettina Gusenbauer

Am Hauptbahnhof 2
1100 Vienna, Austria
Tel +43 (0)664 6173655

Email bettina.gusenbauer@oebb.at

Erght per E-Mail an:
nekp@bmk.gv.at

Wien, 30.08.2023

**Betreff: Konzernstellungnahme der ÖBB zur Konsultation der Aktualisierung
des Nationalen Energie- und Klimaplan**

Sehr geehrte Frau Bundesministerin!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Die ÖBB als eines der größten Klimaschutzunternehmen Österreichs bedanken sich für die Möglichkeit sich an der Konsultation zur Aktualisierung des Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) beteiligen zu können.

Obwohl in den Jahren seit der Erstauflage des NEKP Ende 2019 viele treibhausgasreduzierende Maßnahmen erfolgreich gesetzt bzw. umgesetzt wurden, gilt es nach wie vor große Herausforderungen zur Erreichung der österreichischen Klimaziele zu bewältigen.

Das „WAM-Szenario“ (with additional measures) des Umweltbundesamtes zeigt zwar, dass mit den aktuellen Maßnahmen in den Sektoren, die nicht dem EU-Emissionshandel unterliegen, eine Treibhausgasreduktion von 35 Prozent bis 2030 (gegenüber 2005) erreicht werden kann. Jedoch fehlen damit aber weitere 13 Prozentpunkte zur Erreichung des EU-Zieles.

Vorab begrüßen die ÖBB die seit der Erstauflage des NEKP mit Ende 2019 in Österreich bisher beschlossenen und erarbeiteten Gesetzesinitiativen, Programme und Maßnahmen – vor allem im Mobilitätsbereich, z.B. weitere Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur (ÖBB-Rahmenplan), das KlimaTicket Österreich oder die CO₂-Bepreisung im Rahmen der ökosozialen Steuerreform. Mit diesen Maßnahmen kommt Österreich dem Klimaziel näher. Doch obwohl der nun vorliegende Entwurf der Aktualisierung des NEKP auch viele neue Schwerpunkte bzw. neue Zielsetzungen enthält, lassen sich die österreichische Klimaziele damit noch nicht erreichen.

Eine motivierte Herangehensweise und die breite Unterstützung der betroffenen Sektoren und Stakeholder wird nötig sein, um die teils auch schon vorab berechneten Effekte des „WAM-Szenarios“ maximal möglich zu heben und um zusätzliche neue Maßnahmen zeitgerecht auf den Weg zu bringen und umzusetzen.

Bereits heute ersparen die ÖBB Österreich rund 4 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus. 2030 soll der ÖBB Mobilitätssektor klimaneutral sein. Der Gesamtkonzern soll – bei gleichzeitig gesteigerter Verkehrsleistung – zwischen 2040 bis 2050 CO₂-neutral werden. Der längere Zeitraum über 2040 hinaus, ist vor allem darin begründet, dass die ÖBB bei den Scope 3 Emissionen vom Markt und von technologischen Entwicklungen abhängig sind (Umsetzung in unterschiedlichen Anwendungstiefen). Im Mittelpunkt ihrer Klimaschutzstrategie steht für die ÖBB ihre ambitionierte Energiestrategie, deren Umsetzung es für den geplanten Beitrag zur notwendigen CO₂-Reduktion und weiteren Energiezielen sicherzustellen gilt, ebenso wie die weitere Verlagerung von Personen- und Gütertransporten auf den öffentlichen Verkehr.

- Bahn und öffentlicher Verkehr leisten einen großen Beitrag zur Energieeffizienz im Verkehrssystem, der durch die Elektrifizierung weiter gesteigert wird. Für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor ist ein Modal Shift hin zu einem energieeffizienten Verkehrssystem nur durch den verstärkten Einsatz von energieeffizienten Verkehrsmitteln, wie der Bahn, zu bewältigen.
- Die Vermeidung von Umwandlungsverlusten bei der Bereitstellung des Bahnstroms für den Bahnbetrieb auf dem ÖBB-Netz durch die direkte Einspeisung von 16 Hz-Strom in das ÖBB-eigene Netz ist ein weiterer Beitrag zu Energieeffizienz und entlastet das öffentliche Netz.
- Der Ausbau der Eigenerzeugung erneuerbarer Elektrizität für den ÖBB-Betrieb wird durch die Nutzung vorhandener Potenziale wie Dachflächen und P&R-Anlagen für PV-Strom oder von Bahngrund für zusätzliche Windkraftanlagen gemäß Energiestrategie bis 2030 massiv vorangetrieben.
- Bahnfahren ist 30-mal klimafreundlicher als die Fahrt mit einem durchschnittlichen Pkw. Als wesentlichen Beitrag zur CO₂-vermeidenden Verlagerung von Personenverkehr ist es Ziel der ÖBB, die Fahrgäst:innenzahl in Bus und Bahn auf rund 500 Mio. in 2030 zu steigern. Bis 2040 arbeiten die ÖBB an der Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des gesamten Systems Bahn (doppelt so viele Passagiere und Güter).

ÖBB-Stellungnahme im Detail:

ÖBB & Klimaschutz:

Bahn und öffentlicher Verkehr sind ein wichtiger Teil der Lösung für mehr Klimaschutz und für die Erreichung der Ziele des „Green Deal“ der EU und der Klimaneutralität Österreichs bis 2040. Im Jahr 2022 haben die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus Rund 4 Mio. Tonnen an Treibhausgasen vermieden. Damit sind die ÖBB nicht nur ein wichtiges Klimaschutzunternehmen, sie leisten auch einen wesentlichen Beitrag, um zukünftig mögliche Straf- oder Kompensationszahlungen bei Nichteinhaltung der österreichischen Klimaziele 2030 gering zu halten. Die ÖBB sehen in der Ausrichtung auf eine klimaneutrale Wirtschaft ein starkes Wachstumspotenzial und streben eine weitere Verlagerung von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene beziehungsweise den öffentlichen Verkehr an.

Um die bedeutende Rolle der ÖBB für den Klimaschutz weiter abzusichern, wollen die ÖBB die verbleibenden selbstverursachten THG-Emissionen noch weiter reduzieren. Mit klar definierten Dekarbonisierungspfaden planen die ÖBB ihre schrittweisen Reduktionsmaßnahmen – auch über den Mobilitätsbereich hinaus.

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

Hieraus ergeben sich folgende grundsätzliche Zielsetzungen der ÖBB:

- CO₂-neutraler ÖBB-Mobilitätsbereich bis 2030 (Scope 1 und 2 – ohne Gebäude)
- CO₂-Neutralität im Konzern 2040 – 2050 (Scope 1, 2 inkl. Gebäude sowie Scope 3) in unterschiedlichen Anwendungstiefen
- Weitere Verkehrsverlagerungen durch Attraktivierung des Systems und durch Steigerung der Kapazität – sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch Nutzung neuer Technologien (Verdoppelung der Leistungsfähigkeit im Personen- und Güterverkehr bis 2040)

Die Eckpfeiler der Energie-Strategie der ÖBB:

Bis 2030 werden die ÖBB den Eigenversorgungsgrad mit 100 % grünem Bahnstrom von derzeit 60 auf 80 % steigen. Das bedeutet: Zu den derzeit 970 GWh Eigenversorgung kommen bis 2030 noch einmal plus 800 GWh durch den Ausbau eigener Ressourcen und durch Energiepartnerschaften hinzu. Auch die Eigenversorgung der Betriebsanlagen der ÖBB wird von 11 auf 67% erhöht und die Energieeffizienz um 25% gesteigert. Für all das investieren die ÖBB rund 1,6 Mrd. Euro. Die ÖBB werden damit unabhängiger von irrationalen (und internationalen) Preisschwankungen und Lieferengpässen. Die Nachfrage nach grünem

Strom wird in den kommenden Jahren stark steigen – somit ist die Stärkung der Eigenversorgung auch im Sinne der Versorgungssicherheit Österreichs und seiner Wirtschaft.

Für die ÖBB ist die ambitionierte Energiestrategie ein Kernelement der Klimaschutzstrategie. Die ÖBB fahren seit 2018 mit 100 % grünem Bahnstrom. Seit 2019 werden auch Gebäude und Betriebsstätten mit Strom aus 100% erneuerbarer Energie versorgt. Ein starkes Zeichen für die gelebte Energiestrategie sind die aktuell 68 Photovoltaikanlagen, 8 Wasserkraftwerke und das weltweit erste Windrad für Bahnstrom.

Die Elektrifizierungsstrategie der ÖBB trägt neben der Dekarbonisierung bislang fossil betriebener Verkehre auch zur Steigerung der Energieeffizienz des Verkehrssystems bei. Schon heute werden 95 % der Verkehrsleistung und 90 % der Fahrleistung elektrisch erbracht. Das bedeutet, dass fast alle Mobilitätsleistungen im Schienennetz der ÖBB elektrisch erfolgen.

Das macht die ÖBB in Summe zu einem starken Partner der Energie- und auch Verkehrswende. Über die Beiträge zu den **Zieldimensionen „Dekarbonisierung und Energieeffizienz“** des NEKP hinaus leistet die ÖBB-Energiestrategie einen Beitrag zur Zieldimension **„Sicherheit der Energieversorgung“**.

Die ÖBB besitzen ein vom öffentlichen Netz getrenntes Hochspannungsnetz mit eigenen Kraftwerken zur Versorgung mit Traktionsstrom. Diese Bahnstromversorgung kann weitgehend unabhängig vom öffentlichen Energieversorgungsnetz (50Hz-Blackout) einen eingeschränkten, aber geordneten Eisenbahnverkehr herstellen.

Der weitere Ausbau der Eigenstromerzeugung steigert die Versorgungssicherheit Österreichs mit erneuerbarer Elektrizität ebenso wie die bereits hohe Unabhängigkeit vom öffentlichen Netz und wirkt stabilisierend auf den Strompreis, da das Netz nicht zusätzlich belastet wird.

Nachstehend konkrete Vorschläge der ÖBB mit der Bitte um Berücksichtigung bei der Aktualisierung des NEKP

Allgemein:

- Die Zielerreichung der **Klimaneutralität im Bereich Mobilität 2030** der ÖBB wird basierend auf den Erkenntnissen 2022 zwar herausfordernd, aber bewältigbar. Voraussetzung ist, dass weitere **erforderliche Rahmenbedingungen** (Finanzierung, Förderung, Ausschreibung Postbus, ...) geschaffen werden. Zusätzlich dürfen sich auch die **Folgen der 2022 aufgetretenen Energiekrise** (Verfügbarkeit – v. a. von erneuerbaren Energien, massive Mehrkosten durch Energiepreise, ...) nicht gravierend nachteilig auf den Öffentlichen Verkehr – Bahn, Bus und Mikro ÖV – auswirken.
- Die Errichtung der Infrastruktur für klimafreundliche Mobilitäts- und Energieversorgung muss für die Erreichung der Klimaziele forciert werden; Schaffung eines **Schutzstatus in der Raumordnung für definierte hochrangige Leitungskorridore** (v.a. für Schiene, Strom), um überbordende Kosten und Zeitverzögerungen durch

nachträgliche, kleinteilige Umwidmungen während laufender Genehmigungsverfahren zu verhindern.

- Die ÖBB plädieren dafür, die **notwendige Modernisierung des Eisenbahnrechts durch eine weitere Reform des Eisenbahngesetzes und der Eisenbahnkreuzungsverordnung konsequent fortzusetzen** mit dem Ziel, die Kosten und den bürokratischen Aufwand für alle Beteiligten im Verkehrssystem – bei Erhaltung höchster Sicherheitsstandards – zu reduzieren.
- **Das Verursacherprinzip im Verkehrssektor konsequent umsetzen:** Um die externen Umweltauswirkungen der Verkehrsträger angemessen zu berücksichtigen, ist es wesentlich, das Verursacherprinzip auch im Verkehrsbereich umfassend zu etablieren. Nur in einem solchen Rechtsrahmen haben umweltfreundliche Verkehrsträger eine faire Chance, im Wettbewerb zu bestehen. Die „externen Kosten“ der Straße (Infrastruktur, Unfallfolgen, Autobahnpolizei, Stau, Lärm, Klimaveränderungen, Flächenverbrauch und Landschaftszerschneidungen ...) und des Flugverkehrs, die von der Allgemeinheit getragen werden, sollen transparent gemacht werden (z.B. in Form regelmäßiger und umfassender Berichtslegung) – als erster Schritt hin zu einer möglichst vollständigen Internalisierung der externen Kosten. Mögliche Abwendungsform: Berücksichtigung „externer Kosten“ des Verkehrs bei Förderentscheidungen, Ausschreibungen, etc. – z.B. höhere Fördergelder bzw. bessere Bewertungspunkte bei Ausschreibungen - je niedriger die externen Kosten sind. Auf der Agenda der europäischen Umweltpolitik steht die Internalisierung der externen Kosten seit mehr als zwei Jahrzehnten ganz oben, doch wurden im Verkehr bisher nur wenige Fortschritte erzielt. Weiterhin wird der Großteil der externen Kosten anstatt von den Verursachern von der Allgemeinheit getragen und nicht nachhaltige Verkehrsmodi werden faktisch subventioniert, was zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten der Bahn führt.

Insbesondere im Güterverkehr zwischen Straße und Schiene herrscht in der gesamten EU weiterhin eine starke Wettbewerbsverzerrung, denn die Straße profitiert von fehlender Internalisierung externer Kosten. So verursacht im Fall des Gütertransports die Bahn nur geringe externe Kosten, der Lkw jedoch ein Vielfaches – z.B. für Stau, Unfälle, Lärm, CO₂- und Schadstoffemissionen. Die hohen externen Kosten des Straßengüterverkehrs sind derzeit aber nicht Teil der LKW-Transportpreise. Außerdem gilt in der Praxis: die Eisenbahn bezahlt Nutzungsgebühr für jeden Meter Gleis, Lkw bezahlen für die Benützung der Straße im Wesentlichen nur auf Autobahnen.

Große Bedeutung für faire Wettbewerbsbedingungen hat daher die nationale Umsetzung der Eurovignette-Richtlinie unter weitestgehender Nutzung ihrer neuen Möglichkeiten zur Internalisierung externer Kosten. Jedoch kann auch dies nicht für eine flächendeckende Bepreisung der Straße sorgen und der Grad der Nutzung der neuen Möglichkeiten zur Internalisierung durch die Mitgliedsstaaten bleibt abzuwarten. Eine starke Schiefelage im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern bleibt damit auf absehbare Zeit bestehen und ist durch andere Instrumente auszugleichen.

Im Hinblick auf den **Flugverkehr** wurde erst im Ansatz begonnen Verursachergerechtigkeit herzustellen, was insbesondere auf der Kurzstrecke einen Wettbewerbsnachteil für die Bahn bedeutet. Zwar sollen gewisse CO₂-Emissionen in

der Luftfahrt via ETS und CORSIA adressiert werden, jedoch existiert angesichts umfassender Steuerbefreiungen (keine Umsatzsteuer auf internationale Flugtickets, keine Besteuerung von Kerosin) bislang kein Mechanismus, der die externen Kosten durch Lärm und Luftschadstoffe der Luftfahrt auch nur indirekt internalisieren würde.

Herstellen eines Level-Playing-Fields durch Berücksichtigung aller externen Kosten gemäß Verursacherprinzip:

Es sind faire und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger – Schienen-, Straßen-, Luft- und Wasserstraßenverkehr – zu schaffen, damit das gemeinsame europäische Ziel der Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden kann. Nur bei einer angemessenen monetären Berücksichtigung aller verursachten Umweltschäden (CO₂, Lärm, Luftverschmutzung, Staubbildung, Unfälle) und gesellschaftlichen Folgekosten unter weitestgehender Nutzung der Möglichkeiten auf nationaler Ebene und Einsatz der Bundesregierung für deren Ausweitung auf EU-Ebene wird eine langfristige Verlagerung von Passagieren und Gütern auf die Schiene gelingen.

Solange dies nicht gewährleistet ist, ist zur Herstellung eines fairen Wettbewerbsumfelds zwischen Straße und Schiene weiterhin die finanzielle Unterstützung der Bahn erforderlich. **Die Einnahmen aus den erhobenen Gebühren für externe Kosten sollen dazu verwendet werden, den Verkehr – insbesondere den Gütertransport – nachhaltiger zu gestalten durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der weiteren finanziellen Förderung der Dekarbonisierung von Verkehr und Transport (Investitionsförderungen / Investitionszuschüsse).**

- ad Seite 45 des NEKP-Entwurfs - Energiepreise:
Hilfen und Entlastungen für Energie für Öffentlichen Verkehr als Beitrag sowohl Versorgungssicherheit mit Verkehrsleistungen und Reduktion der Teuerung (Ticket- bzw. Transportpreise) als auch im Sinne Förderung der Energieeffizienz des Verkehrssystems (Wettbewerbsposition der Schiene insbesondere zur Straße).
- ad Seite 49ff - Kompetenzverteilung:
Die Strukturen der legislativen Zuständigkeiten und Verwaltung in Österreich sind, wie der NEKP selbst feststellt, „stark diversifiziert“. Dies resultiert in Widersprüchen in Bezug auf Zielvorgaben und Gesetzesmaterien (z.B. Wasserrahmenrichtlinie vs. Erneuerbaren Ausbau, Biomassennutzung vs. Abfallrecht, Naturschutz vs. Raumplanung), sowie in sehr behäbigen Genehmigungsverfahren. Mit zukünftig seitens EU geplanten/in Umsetzung befindlichen Vorhaben (z.B. Nature Restoration) ist eine Verschärfung der Problemstellung zu erwarten. Dies muss dringend vereinfacht bzw. bereinigt werden, um Energie- und Mobilitätswende rechtzeitig umzusetzen.
- ad Seite 120 - rechtliche Verankerung von Klimaschutz:
„Weitergehende gesetzliche Verankerung von Klimaschutz im Verkehrssektor:
Die verkehrsrechtlichen Materiengesetze werden überarbeitet, um die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes sowohl in Genehmigungsverfahren als auch in der individuellen Mobilität zu

ermöglichen.“

Die ÖBB begrüßen die gesetzliche Verankerung von Klimaschutz im Verkehrssektor v.a. bei Genehmigungsverfahren.

- ad Seite 152 - Genehmigungsverfahren:
Eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren ist dringend notwendig. Die dahingehenden Initiativen (EABG, UVP-G Novelle) werden ausdrücklich begrüßt. **Ähnliche Beschleunigungsverfahren sind auch für Vorhaben im Schieneninfrastrukturbereich zu prüfen**, um die Mobilitätswende voranzutreiben. Ein weiteres Handlungsfeld zur Verfahrensbeschleunigung stellt das Thema „**Interessensabwägung**“ dar. Hier sollten klare Richtlinien geschaffen werden. Spezifisch sei die Definition von Termini wie „hohes vs. überwiegendes öffentliches Interesse“ und „gelinderes Mittel“ erwähnt.
- ad Seite 137f - Lawinenschutz:
Im Rahmen der Waldnutzung und Forstwirtschaft sei explizit auf die Funktion des Waldes als Lawinenschutz von Infrastruktur hingewiesen. Im Kontext des Klimawandels und der damit einhergehenden Änderung der Lebensräume ergibt sich ein Problemfeld das langfristiger, vorausschauender Planung bedarf.
- ad Seite 70 - Schienentransport von H₂ und CO₂:
„Neben der rechtlich und politisch derzeit offenen Frage der geologischen Speicherung im Inland (eine Evaluierung zum Gesetz über das Verbot der geologischen Speicherung von CO₂ findet im Jahr 2023 statt und wird als Beitrag zur Beantwortung dieser Frage dienen) sollen auch Bestrebungen hinsichtlich des Aufbaus einer CO₂-Rohrleitungsinfrastruktur vorangetrieben werden. Dazu wird vom BMK eine Machbarkeitsstudie für ein österreichisches CO₂-Sammel- und Transportnetz beauftragt.“
Anzumerken ist, dass die Machbarkeitsstudie nicht nur die Netzooption beinhalten, sondern auch klimafreundliche Alternativen vergleichen sollte (Schiene). Die ÖBB regen an, die Nutzung der bestehenden Bahn-Infrastruktur für den Transport von CO₂ zu prüfen. Das Ziel: Kein Neubau von Pipelines etc., sondern Transport per Bahn – inkl. Abdeckung der First-/Last Mile über Mobiler System. Dabei ist auch die Förderung von Equipment (Entwicklung) für den **Schienentransport von grünem Wasserstoff und CO₂** notwendig.

Alternative Antriebe – Schiene

- Neben der Umsetzung der Elektrifizierung von Bahnstrecken gemäß Rahmenplan sollten dort, wo Elektrifizierung aufgrund der Wirtschaftlichkeit nicht effizient ist – auf Basis vorhandener technologischer Möglichkeiten signifikante Anreize zur Weiterentwicklung und zum großflächigen Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien und ihren großflächigen Einsatz, z.B. durch Investitionszuschüsse gesetzt werden.
So wurde im Juli 2023 die Vergabe einer Rahmenvereinbarung für bis zu 120 elektrisch betriebene Cityjet Akkutriebzüge abgeschlossen. Die ersten 16 Züge werden voraussichtlich ab 2028 entlang der Kamptalbahn im Einsatz sein. Hingegen noch zu tätigen ist die emissionsfreie Ersatzinvestition für dieselbetriebene Verschublokomotiven.
- Förderung von Ladeinfrastruktur für E-LKW auf Güterumschlagterminals für eine emissionsfreie First/Last Mile.

Alternative Antriebe – Straße

- Österreich muss die Clean Vehicles Directive der EU umsetzen (CVD regelt Mindestbeschaffungsquoten; Umsetzung in 2 Phasen: 1. Phase von 02.08.2021 bis 31.12.2025; 2. Phase von 01.01.2026 bis 31.12.2030). Voraussetzung dafür sind einerseits **die Entwicklung eines österreichweiten Ladeinfrastrukturplans für alternative Antriebsmobilität im Öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr und andererseits gezielte Förderungen zur Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben.** Dieser Plan muss die unterschiedlichen Anforderungen der städtischen und ländlichen Regionen berücksichtigen und die Basis für die Weiterentwicklung von öffentlichen Verkehrsangeboten (etwa durch Mikro-ÖV) legen.
- Eine engere Verzahnung von Ausschreibungen und Vergaben für Verkehrsdienstverträge mit Fördermaßnahmen zum Klimaschutz im Bussektor (z.B. Umstellung auf alternative Antriebe, innovative Zubringer-Konzepte, Orientierung an einem zentralen Roll-out Plan für die alternative Kraftstoff-Infrastruktur in den Regionen) wird vorgeschlagen.
- Der ÖBB Schienenbereich ist einer Dekarbonisierung 2030 aktuell näher als der Busbereich, der eine schwierigere Ausgangssituation zu bewältigen hat (Abhängigkeit von Leistungsbestellern). Auch fehlen im Busbereich noch geeignete Rahmenbedingungen (z. B. Finanzierungen, technologische Lösungen, ...) – aber insbesondere auch **Vorgaben durch Besteller bzw. ausschreibende Stellen.** Aufgabenträger im Öffentlichen Verkehr und Mobilitätsanbieter sollen bei der Umstellung ihrer Busflotten hin zu alternativen Antrieben **weiterhin und verstärkt durch Investitionszuschüsse wie durch das EBIN-Förderprogramm unterstützt werden.**

Das CO₂-Vermeidungspotenzial durch emissionsfreie Busverkehre liegt allein für die Österreichische Postbus AG bei **jährlich rund 100.000 t CO₂eq** (Scope 1), wenn durch entsprechende Ausschreibungen der Besteller/Verkehrsverbände keine Busverkehrsleistungen mit Diesel mehr erbracht werden müssten.

- ad Seite 75 - Wasserstoff:
Wasserstoff soll als Energieträger künftig für den Schwerverkehr vorgesehen sein. Wir weisen darauf hin, dass auch im öffentlichen Personenverkehr punktueller Bedarf für die Nutzung von Wasserstoff gegeben sein wird.

Erneuerbare Energie

- Eine **Beschleunigung der Genehmigungsverfahren** für Erneuerbare Energieerzeugung ist dringend notwendig. Die dahingehenden Initiativen (EABG, UVP-G Novelle) werden ausdrücklich begrüßt. Insbesondere sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
 - Sicherung von ausreichendem Flächenpotential und Standorten für erneuerbaren Ausbau (auch auf Freiflächen)
 - Konsequente Umsetzung der Renewable Energy Directive durch Definition von Beschleunigungsflächen entlang von Infrastruktur-Korridoren (Bahnstrecken und anderen Infrastrukturachsen) Verfahrensdauern und Definition des Erneuerbaren-Ausbau als überwiegendes öffentliches Interesse
 - Ambitionierte Verfahrensbeschleunigung über die UVP-Novelle hinausgehend und rasche Umsetzung des EABG mit weitreichenden Verfahrensvereinfachungen insbesondere für Restpotentialnutzung, sowie Schwallausleitungskraftwerke im Bereich der Wasserkraft und Repowering aller Anlagentypen und Genehmigungsfreiheit für die Errichtung von Photovoltaik auf bestehenden Bauwerken
 - Vereinheitlichung der Ländervorgaben, Straffung der Verfahren
 - Sachverständigenpools vergrößern und einheitliche Standards für Sachverständige schaffen
- Es werden **ausreichende Kapazitäten im Niederspannungsnetz** für den Anschluss dezentraler Energieanlagen, Ladestationen für die E-Mobilität wie auch im Hochspannungsnetz für die Beseitigung von Engpässen und den Anschluss von leistungsstarken Großverbrauchern benötigt. Nur durch adäquate Netzinfrastruktur kann eine kosteneffiziente Energiewende bewerkstelligt werden.
- Unternehmen und Industriebetriebe sollen durch Investitionsförderungen bei der Nutzung ihres Potenzials für alternative Energieproduktion bestmöglich unterstützt werden. Leider sind Investitionen von Eisenbahnunternehmen in erneuerbare Stromerzeugung, die im Sinne der Sektorintegration und Vermeidung von Verlusten direkt in den Leitungsapparat der Eisenbahn eingebunden wird, nach wie vor nur sehr begrenzt über das EAG förderfähig (bis zu einer Leistungsobergrenze von 1 MW). Das wirtschaftliche Optimum von Bahnstromerzeugungsanlagen liegt jedoch bei höheren

Leistungen. Damit sind die am besten geeigneten Anlagenkonfigurationen für die Bahnstromversorgung effektiv nicht förderbar und da so viele Anlagenplanungen unter der Wirtschaftlichkeitsschwelle bleiben. **Für eine rasche Realisierung einer hohen Eigenstromversorgung der Bahn wäre die vollumfängliche Investitionsförderung für erneuerbare Bahnstromerzeugung wünschenswert.**

- Förderung von Sektorkopplung, um Synergien zwischen Infrastrukturen der Verkehrs- und Energiesysteme zu schaffen und den öffentlichen Verkehr aktiv in die Umgestaltung des Energiesystems einzubinden. Die Elektrizitätsinfrastruktur der österreichischen Bahnen eignet sich zum Beispiel ideal für die Einbindung erneuerbarer Energieerzeugungsanlagen.
- ad Seite 107-108 - Elektrizitätsabgabe:
Die Steuerbefreiungen für selbst erzeugte und verbrauchte elektrische Energie aus erneuerbaren Energieträgern und selbst erzeugten erneuerbaren Bahnstrom waren eine wichtige Unterstützung für die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs. **Weiters sollte künftig Bahnstrom aus erneuerbaren Energieträgern auch dann von der Elektrizitätsabgabe befreit werden, wenn er nicht selbst erzeugt wurde.**
- ad Seite 142ff:
Momentan wird **Biomasse**, welche als Nebenprodukt anderer wirtschaftlicher Tätigkeiten anfällt (z.B. Betrieb von Bahnstrecken oder Straßen), als Abfall eingestuft. Dies verhindert ihre energetische Nutzung beinahe gänzlich. Eine dahingehende **Änderung des Abfallrechts** sollte angestrebt werden.
- ad Seite 147f:
Energieraumplanung: Bei der Ausweisung von Flächen für den erneuerbaren Ausbau (v.a. auch Beschleunigungsflächen lt. RED) sollte spezifisch auf Flächen entlang von Infrastrukturkorridoren (Energie und Verkehr) zurückgegriffen werden, sofern Potential vorhanden.

Energieeffizienz

- **Fördermöglichkeiten zum Thema Energieeffizienz sollen auch für alle Anbieter im Öffentlichen Verkehr zugänglich sein.** Diese sind vor allem für neue CO2-arme bzw. energieeffiziente Technologien zu verstärken.
- Schaffung von wirksamen Anreizsystemen zur Steigerung von Energieeffizienz - insbesondere im **Bereich Gebäudesanierung** – z.B. Investitionsförderungen.
- Im Sinne der Sektorkopplung können Synergien zwischen Infrastrukturen der Verkehrs- und Energiesysteme zur Effizienzsteigerung genutzt werden. Die Elektrizitätsinfrastruktur der österreichischen Bahnen eignet sich zum Beispiel ideal für die Einbindung erneuerbarer Energieerzeugungsanlagen.

Moderne Infrastruktur als Voraussetzung der Verlagerung auf die Schiene

- Um den wesentlichen Beitrag des Bahnverkehrs zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes und der Klimaschutzmaßnahmen Österreichs zu verdeutlichen, braucht es ein Bekenntnis zum weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur. Unter anderem gilt es, die Finanzierung des künftigen Infrastrukturausbaus sicherzustellen.
 - Die rasche Umsetzung des „Zielnetzes 2025+“ (bzw. eine mögliche beschleunigte Umsetzung) bis 2030 muss sichergestellt werden, um den Menschen ein noch attraktiveres öffentliches Verkehrsangebot für ganz Österreich anbieten zu können.
 - **Fixierung Zielnetz 2040:** Um die für die Klimaschutzziele notwendige Verkehrsverlagerung über 2030 hinaus schaffen zu können, ist **bis 2040 noch deutlich mehr Kapazität im Schienennetz** notwendig, vor allem für den Güterverkehr und den Nahverkehr rund um Ballungsräume. Um mittel- und langfristig optimale Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen, wird schon jetzt die Infrastruktur der Zukunft und das nächste Level im Infrastruktur-Ausbau geplant.
- Durch gezielte international abgestimmte **Investitionen in die Ausrüstung des Eisenbahnnetzes mit ETCS** kann die Kapazität gesteigert werden sowie grenzüberschreitende Mobilität und Logistik harmonisiert werden. Dies ist insbesondere auf internationalen Korridoren von hoher Relevanz.
- Fortsetzung der Bemühungen zur beschleunigten Elektrifizierung des Streckennetzes inkl. grenzüberschreitender Strecken sowie **Förderung von Lösungen für nicht zu elektrifizierende Strecken bzw. den Vershub.**
- Die ÖBB regen an, die Widerstandsfähigkeit bzw. die **Absicherung der Schieneninfrastruktur gegen Klimarisiken** gezielt zu unterstützen.

Transitwachstum auf die Schiene verlagern

- Der größte Teil des Verkehrswachstums in Europa wird bis 2030 im Güterverkehr stattfinden. Um ein untragbares Anwachsen des LKW-Transits in und durch Österreich zu verhindern, ist der im April 2023 präsentierte „Masterplan Güterverkehr 2030“ umzusetzen. Dieser Masterplan verfolgt das Ziel, durch optimale Verknüpfung der Verkehrsträger eine nachhaltige CO₂-Reduktion im Transportsektor zu erreichen; u.a. durch gezielte Förderung von Transportverlagerung, durch Ausbau von (multimodalen) Logistikanlagen in Österreich und Europa sowie durch eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße.
- Österreich ist mit der Flächenförderung des Güterverkehrs auf der Schiene ein Vorzeigebispiel für ganz Europa (Förderungen für Einzelwagenverkehr, Unbegleiteten Kombinierten Verkehr und für die Rollende Landstraße). Durch diese Förderungen konnte der Anteil der Schiene am Transportaufkommen auf beinahe

doppelt so hohem Niveau wie im europäischen Durchschnitt gehalten werden. Dieses **erfolgreiche österreichische Beihilfemodell gilt es beizubehalten und weiterzuentwickeln**, etwa um die **Erweiterung der Förderlandschaft** vor allem um zusätzliche Investitionsfördermodelle.

- **Forcierung weiterer Verkehrsverlagerungen analog zum Abfallwirtschaftsgesetz** (Verlagerungsverpflichtung für Abfalltransporte über 300 km auf die Schiene). Beispielsweise sind Gefahrguttransporte auf der Straße eine Belastung für die Umwelt und stellen ein Risiko für die Bevölkerung dar. Daher sollten **Gefahrguttransporte** nach dem Schweizer Vorbild verbindlich auf der Schiene abgewickelt werden und Transporte auf der Straße lediglich für die Verteilfunktion auf Strecken von maximal 100 Kilometern erlaubt sein.
- Die ÖBB schlagen **mehr Förderung für die Errichtung von Bahnanschlüssen** von Unternehmen sowie eine Förderung für den Betrieb von Anschlussbahnen vor. Derzeit müssen Unternehmen den Bau von Anschlussgleisen selbst bezahlen und können sich anschließend über Fördertöpfe maximal 50 Prozent der Kosten wieder zurückholen. Wesentliche Teile, wie z.B. die Anschlussbahnweiche (Schnittstelle zwischen öffentlicher und privater Infrastruktur), sind komplett von Förderungen ausgenommen. Der Betrieb von Anschlussbahnen ist für Unternehmen aufwändig (z.B. eigener Betriebsleiter, Schulung von Personal, Instandhaltung), während der Straßenanschluss durch die Allgemeinheit (Steuerzahler:innen, Gemeinden) bereitgestellt wird.
- **Forcierung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)** im europäischen Schienengüterverkehr als wesentlicher Faktor für Verkehrsverlagerung und Klimaschutz. Sie schafft eine nachhaltige Produktivitätssteigerung des Schienengüterverkehrs, da lange Durchlaufzeiten und hohe Kosten bei Zugbildung, Verschub und Zugtrennung durch manuelles Kuppeln reduziert werden. Zusätzlich schafft sie die Grundlage für weitere Kapazitätssteigerungen im Eisenbahnsystem.

Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs (Bahn & Bus)

- Schaffung klarer **rechtlicher Rahmenbedingungen für Mikro-ÖV-Angebote** (KfIG oder GelverkG) zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrsangebots durch bedarfsgesteuerte Verkehre.
- **Flächendeckende Schaffung und Finanzierung von Shared Mobility Angeboten** (z.B. On-Demand-Shuttle-Busse, Integrierte Mobilitätskonzepte wie z.B. ÖBB360°, das von der Buchungsplattform bis zum E-Scooter alles aus einer Hand mitbringt und organisiert) nach möglichst einheitlichen Standards durch BMK, Verkehrsverbünde sowie Städten/Gemeinden. Dabei soll darauf geachtet werden, dass die Wertschöpfung möglichst integriert (end-to-end: von der Buchung bis zum Betrieb) an Mobilitätsdienstleister vergeben wird. Die Vergabe an sich kann von allen drei genannten Stellen erfolgen. In der Praxis sind es meist die Verbünde, Städte und

Gemeinden, die solche Vergaben tätigen. Für die Vergabe sind Direktvergaben und Ausschreibungen denkbar.

- Stärkung der Nachtzugverkehre als klimafreundliche Alternative zum Flugzeug durch Optimierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Ein **angepasstes niedrigeres Infrastrukturbenutzungsentgelt für Nachtzüge**, Einsatz auf EU-Ebene für eine **europaweite Umsatzsteuer-Befreiung** für Nachtzug-Tickets wie in Österreich sowie Sonderregelungen für Nachtzüge bei den **Fahrgastrechten** wären im Sinne des Klimaschutzes sehr zu begrüßen.
- Der öffentliche Verkehr soll einfacher zugänglich werden und dadurch mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus motivieren. Voraussetzung dafür ist die Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems für den öffentlichen Verkehr und die weitere Harmonisierung von Tarifbestimmungen für die effizientere Verwendung von Steuergeldern.
- Mit dem Teuerungs-Entlastungspaket Teil II wurde im EstG ein sachbezugsfreier Betrag für emissionsfreies Carsharing von jährlich 200 Euro eingeführt. Die ÖBB regen als Verbesserung dieser wichtigen Alternative zum Firmenwagen eine **betragsmäßige Erhöhung und die Weiterentwicklung zu einem „sachbezugsfreien Mobilitätskonto“ für alle nachhaltigen Mobilitätsformen für Mitarbeiter:innen** an. Mit einem neuen Mobilitätskonto mittels Gutscheinen für Sharing-Angebote und öffentliche Verkehrsmittel bekommen Unternehmen eine effiziente und umweltfreundliche Alternative zum klassischen Firmenfuhrpark mit langfristiger Bereitstellung von Dienstwägen. Die Mitarbeiter:innen können diese Gutscheine sowohl für berufliche als auch für private Fahrten nutzen und die jeweils individuell gewünschte Kombination aus z.B. Bahn, Bus, E-Carsharing, Bike- und E-Scooter-Sharing buchen. Jeder Umstieg eines Unternehmens vom Firmenfuhrpark und eigenen Dienstwagen auf Mobilitätsgutscheine für öffentliche und Sharing Mobilität ist damit ein Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors und zur Ressourceneinsparung.
Darüber hinaus sollte die Absetzbarkeit von Rabattkarten im öffentlichen Verkehr wie der Vorteilscard bzw. aller Bahntickets eines Jahres im Zuge der Einkommensteuer (Arbeitnehmerveranlagung) im Sinne eines Klimaschutzschutz-Absetzbetrages in Erwägung gezogen werden.