

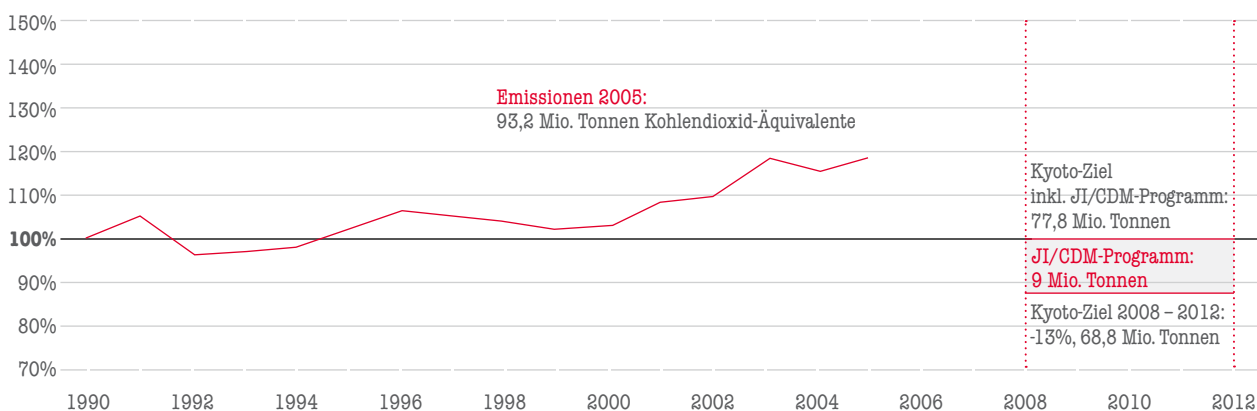
CO₂-Bilanz ÖBB (Teil 1)

Österreich und sein Kyoto-Ziel

Bis zum Jahr 2012 (Durchschnitt der Jahre 2008 – 2012) sollen die Emissionen in Österreich um 13% gegenüber dem Basisjahr 1990 reduziert werden. Wie die nachstehende Grafik zeigt, ist zur Erreichung dieses Ziels eine massive Eindämmung der Emissionen notwendig.

Entwicklung der österreichischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Kyoto-Ziel

Quelle: Kommunalkredit (Basisjahr 1990 = 100%)



Zielsetzung des Österreichischen JI/CDM-Programms ist es, einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Kyoto-Ziels von Österreich durch den Ankauf von Emissionsreduktionseinheiten aus Klimaschutzprojekten im Ausland zu leisten.

Sowohl bei Joint Implementation (JI) als auch beim Clean Development Mechanism (CDM) geht es um Projekte, die im Ausland durchgeführt werden und die dort zu Emissionsreduktionen von Klimagasen führen.

JI: Joint Implementation (gemeinsame Umsetzung); flexibler Mechanismus gemäß Artikel 6 des Kyoto-Protokolls, der gemeinsame Klimaschutzprojekte zwischen Annex-I-Ländern vorsieht, die zur Generierung von ERUs (Emission Reduction Unit) führen. Die ERUs können vom Gastland an das Investorland übertragen werden.

Clean Development Mechanism: Kyoto-Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung; Klimaschutzprojekte in einem Entwicklungsland, die zur Generierung von CERs führen, die dem investierenden Land gutgeschrieben werden.

Hauptverursacher Verkehr

Hauptgrund für die Kluft zwischen Zielsetzung und aktueller Entwicklung ist der Verkehrssektor:

- Mehr als ein Viertel aller in Österreich verursachten Treibhausgase stammt aus dem Verkehrssektor.
- Zwischen 1990 und 2005 haben sich die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich von 12,8 auf 24,4 Millionen Tonnen nahezu verdoppelt.
- 94% aller CO₂-Emissionen entfallen auf den Straßenverkehr, mehr als die Hälfte davon wird durch private Autofahrten verursacht.
- Im Lkw-Güterverkehr haben sich die Emissionen zwischen 1990 und 2005 mehr als verdreifacht.

Die Emissionswerte der Bahn sind schon heute um ein Vielfaches günstiger als jene des Individualverkehrs. Um die Klimabilanz weiter zu verbessern, setzen die ÖBB zahlreiche Initiativen und Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung. Ein Beispiel ist das 5-Punkte-Programm – ein umfassendes Abkommen mit dem Lebensministerium, das konkrete Zielsetzungen zur weiteren Ökologisierung der ÖBB definiert.

CO₂-Bilanz ÖBB (Teil 2)

Klimavorteil Bahn

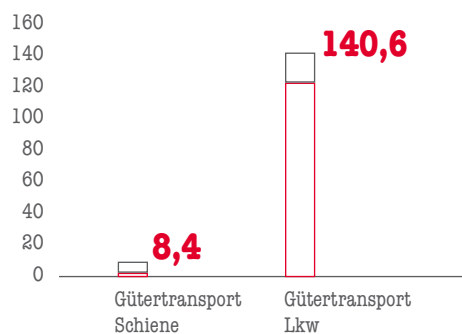
Die Klimabilanz der Bahn ist deutlich günstiger als die der Straße! Das gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Eine vom Umweltbundesamt 2007 durchgeführte Untersuchung zeigt, dass eine Fahrt im ÖBB-Personenverkehr nur ein Fünftel der Emissionen einer Autofahrt verursacht. Im Güterverkehr ist die Bilanz für die Bahn noch positiver: Ein Lkw-Transport verursacht das 16fache an CO₂ verglichen mit dem Transport auf der Schiene.

Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist aus der Sicht des Klimaschutzes absolutes Gebot der Stunde. Die ÖBB und ihr Teilkonzern Rail Cargo Austria wollen durch bessere Angebote und den Ausbau professioneller Logistiksysteme den Marktanteil der Schiene im Gütertransport kontinuierlich erhöhen. Jede Tonne Ware, die auf der Schiene transportiert wird, spart gegenüber dem Lkw-Transport 132,2 g CO₂.

Gegenüberstellung CO₂-Emissionen Gütertransport im Jahr 2006¹⁾

Quelle: Umweltbundesamt 2007

- vorgelagerte CO₂-Emissionen in g/tkm
- direkte CO₂-Emissionen in g/tkm

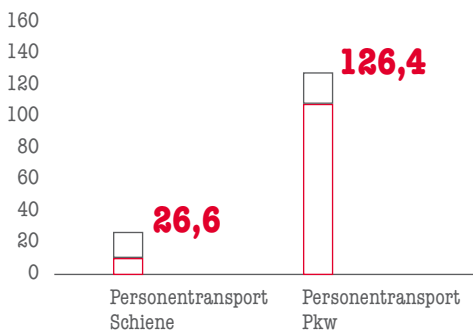


1) Gesamte CO₂-Emissionen in g/Tonnenkilometer des ÖBB-Gütertransports auf der Schiene (inkl. Verschub) im Vergleich zu einem durchschnittlichen Lkw (Beladung: 5,8 t)

Gegenüberstellung CO₂-Emissionen Personentransport im Jahr 2006¹⁾

Quelle: Umweltbundesamt 2007

- vorgelagerte CO₂-Emissionen in g/Pkm
- direkte CO₂-Emissionen in g/Pkm



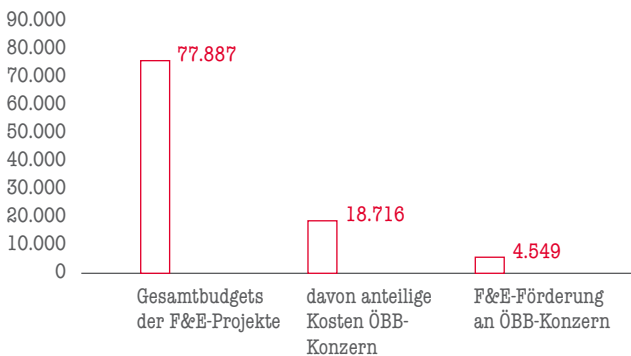
1) Gesamte CO₂-Emissionen der ÖBB in g/Personenkilometer auf der Schiene (inkl. Verschub) im Vergleich zu einem durchschnittlichen Pkw (Beladung: 1,5 Personen)

Forschungs- und Innovationsmanagement

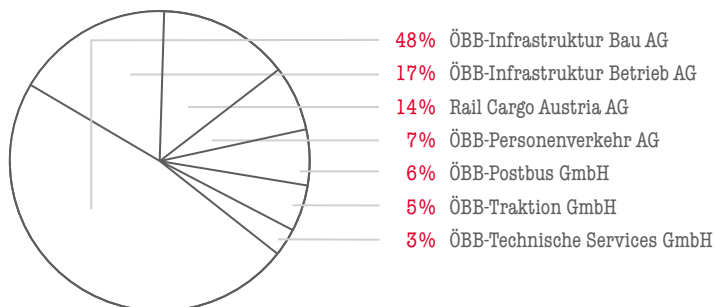
Die Forschungs- und Entwicklungsprojekte des ÖBB-Konzerns erfolgen in enger Kooperation mit Wissenschaft und Industrie. Auch Klein- und Mittelbetriebe sind in zahlreiche Vorhaben eingebunden. Mehr als 90% der F&E-Projekte der ÖBB sind anwendungsnahe Entwicklungen. Nur wenige Projekte widmen sich der Grundlagenforschung.

Mit 57 F&E-Projekten haben die ÖBB im Jahr 2006 vielfältige Zielsetzungen verfolgt. Konzernweit wurden 18,7 Mio. EUR. dafür aufgewendet. Rd. 24% dieser Investitionen konnten durch die erfolgreiche Teilnahme an nationalen und europäischen Forschungsausschreibungen abgedeckt werden.

Aufwendungen des ÖBB-Konzerns für F&E-Projekte 2006 (in TEUR)



Verteilung der anteiligen F&E-Kosten des ÖBB-Konzerns 2006 (in %)

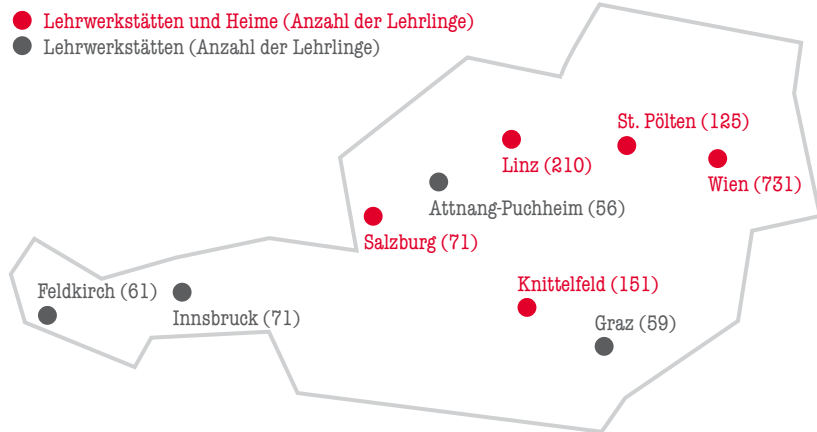


ÖBB-Lehrlingsinitiative

Lehrlinge sind die Fachkräfte der Zukunft. Mit rd. 1.300 Lehrlingen ist der ÖBB-Konzern der größte Lehrherr Österreichs. Jährlich bekommen 350 bis 500 Jugendliche die Chance, ihre berufliche Karriere mit einer Lehre im ÖBB-Konzern zu starten.

Im Rahmen der ÖBB-Lehrlingsoffensive 2007 wurden bei der Bahn zusätzlich zu den 14 bestehenden sieben neue Lehrberufe entwickelt: Eisenbahnfahrbetriebstechnik, Eisenbahnwagentechnik, Eisenbahnbetriebstechnik, Eisenbahnsignaltechnik, Eisenbahnelektrik, Eisenbahntelekommunikationstechnik und Eisenbahnmaschinentechnik.

Verteilung der Lehrlinge nach Ausbildungsstandorten (Stand: März 2007)



Verteilung der Lehrlinge nach Ausbildungsbereichen

Ausbildungsbereich	Lehrlinge in %
Maschinenbautechnik, Metalltechnik – Metallbearbeitungstechnik	35,0
Elektromaschinentechnik	14,4
Übrige Elektrosparten	13,2
Kaufmännisches (Büro, Spedition, Mobilitätsservice)	13,0
Elektroanlagentechnik	10,9
Mechatronik, Kraftfahrzeugtechnik, Metallbearbeitung und Maschinenfertigungstechnik	9,0
Nachrichtentechnik	4,3
Frauenanteil gesamt	12,5