

Graz und Klagenfurt nähern sich an

ÖBB-Infrastruktur. Vorstandsdirektor Franz Bauer zu großen Verkehrsprojekten.

VON MARGARITA DAVID UND LUKAS OFENBÖCK, BHAK WIEN 13

Die Österreichischen Bundesbahnen verfolgen zurzeit eine ganze Reihe von großen Infrastrukturprojekten. Dazu gehören der Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Wien und Wiener Neustadt, die Koralmbahn und der Semmering-Basistunnel. Die Zentralräume Graz und Klagenfurt sind bisher mittels Eisenbahn nur umständlich über Bruck an der Mur miteinander verbunden. Die Koralmbahn soll den direkten Weg ermöglichen. Als Teil der neuen Südstrecke in Österreich ist sie ebenso wie der Semmering-Basistunnel auch von großer verkehrspolitischer Bedeutung für Europa.

Auch umweltpolitisch bringt die Koralmbahn Nutzen: Güter auf dieser Strecke per Bahn zu befördern, das verursacht 15-mal weniger CO₂-Ausstoß als der Transport per Lkw. Die neue Trasse ist 130 Kilometer lang, führt über 100 neue Brücken sowie auf 47 Kilometern durch neue Tunnels und vorbei an zwölf neuen Bahnhöfen.

Fragen an Franz Bauer, den Vorstandsdirektor ÖBB-Infrastruktur, zum gegenwärtigen Stand der drei Projekte:

Insgesamt beläuft sich das Projektvolumen für die Pottendorfer Linie von Wien nach Wiener Neustadt auf 488,9 Millionen Euro. Ist diese hohe Summe gerechtfertigt?

Verkehrsprognosen zeigen, dass das Potenzial für den Schienenverkehr in Wien und Umgebung künftig steigen wird. Auf Basis dieser Prognosen haben wir gemeinsam mit dem Verkehrsministerium ein neues Zielnetz entworfen. Dieses Netz zeigt die nötigen Kapazitäten und ist die Grundlage, um Pendler aus Grenzbezirken Wiens und Umgebung abzuholen.

Auf der Pottendorfer Linie ist eine maximale Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern vorgesehen. Könnte man nicht bei einer



Als Teil der neuen Südstrecke ist der Semmering-Basistunnel von großer verkehrspolitischer Bedeutung.

[Foto: Wolfgang Werner]

Modernisierung des Schienennetzes die Kriterien für eine noch höhere Geschwindigkeit erfüllen?

Auf der Weststrecke fahren wir momentan 230 Stundenkilometer mit den Railjets, da es die topographische Lage zulässt. Das ist in Österreich aber nicht immer möglich. Eine gerade Schneise durch die Landschaft wäre in manchen Gebieten ein massiver Eingriff in die Natur.

Die Kosten für den Bau des Semmering-Basistunnels steigen um elf Prozent auf 3,5 Milliarden Euro. War diese Kostenüberschreitung nicht vorhersehbar?

Beim Tunnelbau muss man zuerst einmal den Baugrund erkunden. Der Tunnelbereich wurde grundsätzlich sehr gut erkundet. Das ist jedoch bis auf jeden Meter nicht möglich. Der anspruchsvolle Baugrund verursacht entsprechenden Mehraufwand. Das Nachjustieren der Kosten war daher notwendig.

Greifen Sie durch den Bau der Südstrecke unberührte Natur an?

Dort, wo wir Neubaustrecken bauen, ist natürlich von Anfang an klar, die Trasse so zu bauen, dass sie so wenig wie möglich nachteilige Wirkung erzeugt, auch in Bezug auf ökologische Aspekte. Die Erkundungsbohrungen sind dabei wesentlich. Das heißt, es wird von Anfang an so optimiert, und es gelingt uns größtenteils, wirklich wertvolle Flächen nicht zu berühren.

Welche Kriterien bestimmen, welche Aufträge vergeben werden, und wer hat das letzte Wort?

Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium schauen wir, wo es Potenzial gäbe, mehr Güter und Menschen auf die Bahn zu bringen. Aus diesen Zielen heraus entsteht eine Vorstellung: Was ist zu machen, damit man am richtigen Ort die richtigen Kapazitäten erzeugen kann? Also die Strecken noch besser ausnutzen oder zusätzliche Gleise zu errichten

und attraktivere Reisezeiten zu erreichen. Aus diesen Überlegungen heraus entstehen einzelne Projekte.

Wie wichtig wird das Projekt Semmering-Basistunnel für die Infrastruktur in Österreich sein? Welcher einmalige Nutzen wird dadurch geschaffen?

Der Semmering-Basistunnel an sich bringt zwei wesentliche Vorteile. Er bringt eine Zeitersparnis von 30 Minuten zwischen Wien und Graz, was uns im gesamten Netz zugutekommt. Wir haben in Österreich einen vertakteten Fahrplan, sprich: Wir haben Taktknoten, zum Beispiel Wien, Salzburg, Villach usw. Da geht es darum, dass der Zugverkehr so gelenkt und gesteuert wird, dass der Umstieg vom Fern- in den Nahverkehr so einfach wie möglich gestaltet wird. Wenn beispielsweise ein Fernverkehrszug ankommt, kann man zu einem relativ nahen Zeitpunkt in Nahverkehrszüge umsteigen und umgekehrt. Das nennen wir Taktknoten, und je kürzer diese Wartezeiten sind, desto attraktiver wird das System.

Im Güterverkehr müssen wir derzeit bei der Semmering-Bergstrecke die Züge teilen und aufgrund der hohen Steigungen am Berg mit zwei Lokomotiven über den Berg bringen. Das ist ein enormer Aufwand. Das brauchen wir künftig nicht mehr, da wir durch den neuen Tunnel eine Flachbahn erzeugen.

Welchen Nutzen hat die Koralmbahn für den Steuerzahler?

Die Errichtung der Koralmbahn ist keine Steuerverschwendung. Im Verlauf der Südstrecke hat die Koralmbahn einen enormen Nutzen. Sie verbindet die beiden Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt, dies ist ein einzigartiger Nutzen. Die Koralmbahn reduziert erheblich die Fahrtzeiten in wichtige Städte Österreichs. Sie kann also viel für den Personenverkehr bieten - in nur 45 Minuten von Graz nach Klagenfurt.

Kreislaufwirtschaft in der OMV

Nachhaltigkeit. Ein Blick hinter die Kulissen zeigt die Ansätze der OMV auf ihrem Weg zur Klimaneutralität.

VON DER IBK DER VBS AUGARTEN

Wie gehen große österreichische Unternehmen im Jahr 2021 mit den wichtigen Themen Umweltschutz, Klimawandel und Recycling um? Für eine Antwort nahmen wir die OMV als Beispiel und hatten die Möglichkeit, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen, Interessen und Ambitionen der OMV zur Kreislaufwirtschaft - vom Recycling bis zur Nutzung von CO₂ als Rohstoff- kennenzulernen.

Die OMV ist ein börsennotierter Erdöl-, Erdgas- und Chemiekonzern mit Sitz in Wien. Gegründet wurde er 1956. Man stellte fest, dass Kunststoffe zu einem essenziellen Werkstoff der modernen Wirtschaft geworden sind, da sie unübertroffene funktionale Eigenschaften mit niedrigen Kosten verbinden. Ihr Einsatz habe sich im letzten halben Jahrhundert verzehnfacht und werde sich in den nächsten 20 Jahren aufgrund des erheblichen Bevölkerungswachstums und des steigenden Lebensstandards voraussichtlich nochmals verdoppeln.

Arbeiten mit Partnern

Genau hier setzt man bei der OMV an. Wenn wir nämlich schon so viel Plastik verbrauchen, dann ist es doch auch unsere Aufgabe, dabei auf unseren Planeten Erde zu achten und ihn zu schonen. Im Jahr 2050 möchte die OMV klimaneutral arbeiten. Eine Lösung in diesem Zusammenhang ist, Plastik zu einem Produkt der Kreislaufwirtschaft umzudenken.

Gemeinsam mit Borealis, dem Technologieführer in der Branche, suchte und fand man einen Partner in Tomra und Zimmermann. Nun werden von der Borealis drei Recyclinganlagen in Österreich und Deutschland betrieben. Man kann hier sowohl Folien als auch feste Kunststoff-Haushaltsabfälle mechanisch recyceln. Das Endprodukt kann für Verbraucherverpackungen oder Automobilanwendungen verwendet werden.

Seit 2018 betreibt die OMV außerdem eine chemische Recycling-Pilotanlage, in der auf Basis der innovativen und patentierten ReOil®-Technologie durch thermisches Cracken Kunststoffe in Rohöl umgewandelt werden. Momentan befindet man sich also in einer sehr spannenden Transformationsphase, in der man plant, das Produktportfolio weiter auszubauen.

Mit Energie und Entschlossenheit stellen sich die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen den Herausforderungen der heutigen Zeit. Die OMV bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen und den EU-Klimazielen und arbeitet daran, Teil einer nachhaltigen Welt zu sein.

IMPRESSUM

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

Ein erster Schritt zur Gleichberechtigung

Learning by Doing. Taschengeld – ein wichtiger Beitrag zur Finanzbildung von Kindern.

VON DER 3 AHK DER BHAK ZELL AM SEE

Laut einer Studie des österreichischen Bankenverbandes erhalten Mädchen zwar grundsätzlich öfter regelmäßig Taschengeld als Buben, durchschnittlich steigen sie aber um sieben Euro pro Monat schlechter aus. Doris Zingl, Leiterin der Rechtsabteilung des Bankenverbandes und Mutter von drei Kindern, erklärt, warum das Taschengeld einen wichtigen Beitrag zur Finanzbildung von Kindern leistet.

Können Sie sich noch erinnern, ob Sie Taschengeld erhalten haben und ob es Unterschiede zu gleichaltrigen Burschen gegeben hat?

Ja, ich selbst habe in meiner Kindheit bereits nach der Volksschule - was für damals früh war - Taschengeld bekommen, natürlich nicht in Euro, sondern in Schilling. Mir persönlich war es als Kind sehr wichtig, Taschengeld zu bekommen, um selbst zu entscheiden, wie ich das Geld verwende. Deshalb glaube ich auch, dass es von Bedeutung ist, Kinder bereits von klein auf mit dem Umgang mit Geld vertraut zu machen. Ob bereits in meiner Kindheit Buben mehr Taschengeld erhalten haben, kann ich nicht mehr sagen. Ich vermute aber, dass das vor Jahren genauso ausgesehen hat.

Ist es überhaupt sinnvoll, Kindern Taschengeld zu geben, wenn die Höhe so unterschiedlich ausfällt? Kann man den Umgang mit Geld nicht anderweitig lernen?

Jedenfalls sollte man Taschengeld deswegen nicht per se abschaffen, da es aus meiner Sicht ein erster wichtiger Schritt zur Gleichberechtigung ist. Es ist wichtig, bereits im Elternhaus die finanziellen Kompetenzen von Mädchen zu fördern und ihnen mehr zuzutrauen, was Geld und Finanzen betrifft. Taschengeld hilft Kindern und Jugendlichen, den Umgang mit Geld zu erlernen und ein Gefühl für ein ausgewogenes Verhältnis von Einnahmen und Ausgaben zu entwickeln. Learning by Doing lautet die Devise. Financial Literacy muss aber auch in den Lehrplänen verankert sein. Auch in der Theorie muss man lernen, wie man sein Geld anlegt oder ob man eine Kreditfinanzierung mit seinem Einkommen zurückzahlen kann.

Finden Sie es wichtig, Kinder bei der Entscheidung der Höhe des Taschengeldes miteinzubeziehen?

Ja, ich bin dafür, dass man Kinder in die Entscheidung miteinbezieht. Am besten fragt man sie zuerst, welchen realistischen Betrag sie sich vorstellen, und bespricht, wie sie zu dieser Einschätzung kommen. Sie

müssen dann schon vorher überlegen, was sie mit dem Taschengeld planen und wie sie investieren wollen. Für die Grundbedürfnisse wird ohnehin schon von den Eltern gesorgt. Laut eigener Erfahrung geben Buben grundsätzlich höhere Beträge als Mädchen an.

Wie sollte Ihrer Meinung nach das Taschengeld ausbezahlt werden?

Bei Volksschulkindern ist es sinnvoll, mit Scheinen und Münzen zu beginnen, damit sie ein Gefühl dafür bekommen, wie viel Geld sie tatsächlich ausgeben. Aber es ist genauso wichtig, dass man später eventuell auf ein Taschengeldkonto umsteigt.

Wie handhaben Sie das bei Ihren Kindern? Ab welchem Alter würden Sie Ihrem Kind ein solches Konto einrichten?

Ich habe jetzt meiner ältesten Tochter, sie ist 14, ein Taschengeldkonto eingerichtet. Sie hat eine Bankkarte bekommen, da das kontaktlose Zahlen immer mehr in den Vordergrund rückt. Persönlich meine ich: Taschengeldkonto ja, aber erst ab einem gewissen Alter. Übrigens erhalten Kinder, die das Taschengeld aufs Konto überwiesen bekommen, im Schnitt mehr Taschengeld. Auch das hat unsere Studie gezeigt.

AUF EINEN BLICK

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

Vienna Business School, Akademiestraße 12; Vienna Business School Augarten; Vienna Business School HAK III, Schönborngasse; BHAK und BHAS Wien 10; BHAK & BHAS Wien 11; Maygasse Business Academy; BHAK/BHAS Hollabrunn; HAK Laa/Thaya; VBS HAK/HAS Mödling; BHAK/BHAS Bruck an der Leitha; BHAK/BHAS/HKB Baden; HAK Amstetten; HAK/HAS Krems; BHAK Linz; BHAK/S Traun; BHAK Eferding; BHAK/BHAS Perg; BBS Kirchdorf; HTBLA Wels; hakzwei Salzburg; BHAK/BHAS Zell am See; Handelsakademie Kitzbühel; BHAK/BHAS Kitzbühel; BHAK Eisenstadt; BHAK/BHAS Leibnitz

Projektpartner:

Bankenverband, Deutsche Handelskammer in Österreich, ÖBB, OMV, Verbund, Wiener Städtische Versicherung

Pädagogische Betreuung:

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

Ansprechpartner:

Titus Horstschäfer