

1100 Wien, Hertha-Firnberg-Straße 6

**An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft, Forschung u. Wirtschaft**

**Stubenring 1  
1010 Wien**

**per E-Mail: post.IV1@bmwfw.gv.at  
cc: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at  
schienenbahnen@wko.at**

**ÖBB-Holding AG**

Dr. Katharina Schelberger  
Leiterin Konzernrecht  
und Vorstandssekretariat

Tel. +43/1/93000/44090

Fax +43/1/93000/44091

E-Mail: [katharina.schelberger@oebb.at](mailto:katharina.schelberger@oebb.at)

Wien, am 22.05.2014

**Begutachtung Energieeffizienzpaket des Bundes  
Stellungnahme zum Bundes-Energieeffizienzgesetz  
GZ: BMWFW-551.100/0023-IV/1/2014**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der im Betreff näher bezeichneten Angelegenheit ergeht folgende Stellungnahme des ÖBB-Konzerns:

**§ 5 - Begriffsbestimmungen**

Die explizite Ausnahme von den Lieferantenverpflichtungen für konzerninterne Energielieferungen wird begrüßt. Die ÖBB-Infrastruktur AG fungiert lt. aktuellem Gesetzesentwurf als zentrale Energie-Beschaffungsstelle (§ 5 Abs. 1 Z 11) des ÖBB-Konzerns für ÖBB-interne Energielieferungen (z.B. an ÖBB-Personenverkehr AG oder an Rail Cargo Austria AG).

In jenen Fällen in denen die ÖBB-Infrastruktur AG Endkunden außerhalb des ÖBB-Konzerns mit Energie beliefert, gelten die Endenergieeinsparungen von 0,6 %.

**§ 9 Energiemanagement bei Unternehmen**

Ebenso wird begrüßt, dass die Einsparungsverpflichtungen für energieverbrauchende Unternehmen, zumindest in der im alten Entwurf formulierten Schärfe, weggefallen sind. Der neue Ansatz in der Formulierung des § 9 Abs. 2 Z 3: „... nach Möglichkeit den sich aus der Anwendung des Managementsystems oder aus der Durchführung des Energieaudits ergebenden Anforderungen einer Verbesserung ihrer Energieeffizienz zu entsprechen und die erforderlichen Effizienzmaßnahmen zu setzen, wenn diese technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar sind“ – bedeutet für Unternehmen nun eine größere Rücksichtnahme

auf deren unternehmerische Entscheidungsfreiheit. Allerdings ist zu erwarten, dass die Auslegung der Formulierungen, „*ob etwas technisch möglich ...*“ bzw. „*wirtschaftlich zumutbar ist*“, zumindest zu Diskussionen führen wird.

### **§ 10 – Energieeffizienz bei Energielieferanten**

Energielieferanten, die Endverbraucher in Österreich beliefern, sind verpflichtet, in jedem Kalenderjahr die Durchführung von EE-Maßnahmen bei ihren eigenen oder anderen Endkunden nachzuweisen, die einer Endenergieeinsparung von 0,6% des gemittelten Verbrauchs ihrer Endkunden der Jahre 2010-2012 entspricht, wobei 40% der Energieeffizienzmaßnahmen bei Haushalten wirksam werden müssen.

Aufgrund der Kundenstruktur der ÖBB-Infrastruktur AG ist die Forderung der Einsparung von, 40 % bei Haushalten unrealistisch, da wir als ÖBB keinen direkten Zugang zu Haushaltskunden haben.

Diese Forderung ist für den umweltfreundlichen Mobilitätsbetreibers Österreichs auch nicht zweckmäßig. Die Energieeinsparungen sind bei Kunden der ÖBB Infrastruktur AG sinnvoll und zweckmäßig. Eine Ausnahme von dieser Forderung wird dringend empfohlen.

Ist diese Forderung nicht umsetzbar, wird angeregt, die Substitution von PKW-Fahrten, die durch den Umstieg auf den Schienenverkehr erfolgen, als Einsparung der Haushalte geltend zu machen. Jede Privatperson, die anstelle des fossil betriebenen Pkws mit der Bahn fährt, substituiert einerseits fossile Energieträger und reduziert andererseits den Energieeinsatz für die gefahrene Strecke.

### **§ 32 – Übergangsbestimmungen**

Die im § 32 getroffenen Übergangsbestimmungen sind aus Sicht eines großen Konzerns, wie es die ÖBB sind, zu kurz. Die angeführten Übergangsfristen – 9 Monate zur Einführung eines Energieaudits bzw. 8 Monate (2+6 Monate) für die Lösung über ein Managementsystem - sollten auf 16 Monate verlängert werden – wenn nicht generell machbar, dann zumindest für große Unternehmen.

### **Anhang III**

Auch die im Anhang III aufgelisteten Mindestkriterien für Energieaudits von großen Unternehmen – im Speziellen die Prüfung von „Beförderungs- bzw. Transportprozessen“ werden von den ÖBB grundsätzlich begrüßt, da einige der angeführten Kriterien zu einer Forcierung der Mobilitätsleistungen des Öffentlichen Verkehrs führen werden. Die Kriterien hätten aber – aus Sicht der ÖBB – noch eindeutiger und klarer in Richtung Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. Verkehrsverlagerungen auf den

Öffentlichen Verkehr ausfallen können. Zum Beispiel: Kennzahl Dienstreisemanagement (Personenverkehr): zurückgelegte Verkehrsleistungen (Personenkilometer) mit Öffentlichen Verkehrsmitteln.

Zusätzlich sei erwähnt, dass das Transportmittel Bahn energie-, klima- und verkehrspolitische Ziele weitestgehend unterstützt. Im Jahr 2011 veröffentlichte die EU das Weißbuch Verkehr mit dem dezidierten Ziel, die Abhängigkeit des Verkehrssystems von Öl bzw. Ölerzeugnissen zu verringern. Der ÖBB-Konzern verwendet, neben einer sehr hohen Energieeffizienz, bei der Erbringung der Verkehrsdienstleistung auch einen sehr umweltfreundlichen Treibstoff (93% erneuerbare Energie). Die Stromproduktion in den Wasserkraftwerken der ÖBB-Infrastruktur AG trägt massiv zur Steigerung der Energieeffizienz im Verkehrsbereich bei, da der Energieeinsatz gegenüber der Straße zur Erbringung der gleichen Dienstleistung ca. um den Faktor 10 bis 20 geringer ist.

Es wird höflich um Berücksichtigung dieser Stellungnahme ersucht.

Mit freundlichen Grüßen  
Für die ÖBB-Holding AG:

Dr. Katharina Schelberger e.h.  
Leiterin Konzernrecht & Vorstandssekretariat