Kostenlose Potenzialanalyse wird ausgeweitet

LINZ. Seit dem Schuljahr 2015/16 bietet die Wirtschaftskammer Oberösterreich für alle Schüler der achten Schulstufe eine Potenzialanalyse kostenfrei an. Bei dieser wurden bisher 63.000 Jugendliche der achten Schulstufe individuell zu ihren Talenten, Chancen und Zukunftsaussichten von Experten und Psychologen beraten. Ab dem Schuljahr 2022/23 wird die kostenlose Berufsberatung auf die elfte AHS-Schulstufe ausgeweitet. Das gaben Landesrat Markus Achleitner (ÖVP) und WKOÖ-Präsidentin Doris Hummer bei einer Pressekonferenz am Donnerstag bekannt.

„Bildungs- und Berufsentscheidungen dürfen nicht dem Zufall überlassen werden", sagte Hummer. Das kostenfreie Angebot werde nun für die elfte Schulstufe ausgeweitet, „denn gerade hier geht bei den Absolventen die weitere Wahl meist Richtung Studium", sagte Achleitner. Das wäre allerdings nur eine von mehreren Möglichkeiten – mit der Potenzialanalyse wolle man Fehlentscheidungen bei der weiteren Berufswahl entgegenwirken.

Absolventen mit dabei

An der Pressekonferenz nahmen auch zwei Absolventen teil. Der 15-jährige Mason Bernhauser konnte im Rahmen einer Schulaktion bei der Potenzialanalyse seine Talente und Stärken herausfinden und beginnt im September eine Lehre zum Versicherungskaufmann. Die ebenfalls 15-jährige Gülizar Sude Altunay entschied sich nach mehreren Coachings und einem Gespräch mit einem Arbeitspsychologen für den MINT-Zweig in einem Bundesrealgymnasium. *(fep)*

Achleitner und Hummer gemeinsam mit den Absolventen Foto: Fellinger

Den ÖBB fehlen die Pendler

Fernverkehr gut gebucht, Nachfrage im Nahverkehr bleibt zurück

VON SIGRID **BRANDSTÄTTER**

LINZ. Überfüllte Railjets, aus denen Passagiere aussteigen sollen. Das ist die negative Seite der Medaille. Die positive Seite schaut so aus, dass die Zahl der Fernverkehrspassagiere österreichweit im ersten Halbjahr 2022 um 15 Prozent über dem Rekordjahr 2019 liegt. Das wurde am Rande einer Pressekonferenz der ÖBB Infrastruktur und des Verkehrsressorts des Landes Oberösterreich bekannt gegeben (siehe Kasten). Die große Reiselust und die Abkehr von Flugreisen würden hier positiv wirken.

Finanzvorstand Arnold Schiefer wies im Gespräch mit den OÖN aber darauf hin, dass im Nahverkehr die Pendler noch nicht in vollem Ausmaß zurückgekehrt seien – gemessen an den Vergleichszahlen vor Ausbruch der Pandemie. Um zehn bis 15 Prozent sei die Fahrgastzahl noch immer geringer. Das würden auch andere Bahnen in Europa bestätigen. „Da hat sich das Verhalten geändert", so Schiefer. Die deutlich höheren Spritpreise würden (noch) nicht zu steigender Nachfrage führen, bestätigt der Herr über die Zahlen.

„Wir investieren vier Milliarden Euro in neue Personenzüge. Das bringt in zwei bis vier Jahren deutlich mehr Kapazitäten."

Arnold Schiefer, ÖBB-Finanzvorstand

Was das laufende Geschäftsjahr betreffe, gelte „Fahren auf Sicht". Die steigenden Energiepreise und die höheren Baupreise seien die dominierenden Themen. In beiden Fällen sei die Entwicklung schwer einschätzbar. Bei den sich verteuernden Investitionen könnte es sich als sinnvoll erweisen, noch nicht begonnene, zeitlich weiter hinten liegende Projekte zu verschieben, so die Infrastruktur-Vorständin Judith Engel.

Das Konzernergebnis werde aus jetziger Sicht über dem Vorjahr liegen. Damals betrug das durch höhere Bestellerzuschüsse des Bundes gestützte Ergebnis vor Steuern 170 Millionen Euro. In den Zahlen des ersten Halbjahres seien aber nur wenig Energiepreis-Verteuerungen drinnen. Ein Teil des Bedarfs sei abgesichert gewesen. Doch beispielsweise in Ungarn – wo die ÖBB die größte Güterverkehrsbahn sind – sei man mit Strompreis-Erhöhungen von 300 Prozent konfrontiert.

Derzeit produzieren die ÖBB 36 Prozent des benötigten Stroms mit eigenen Kraftwerken. Bis 2030 sollen es – bei gleichzeitig gestiegenen Kapazitäten – 40 Prozent sein, so Schiefer.

Der Güterverkehr sei mengenmäßig stabil zum Vorjahr. Auch das operative Ergebnis liege ähnlich. Zusätzliche Nachfrage erwartet Schiefer aufgrund von Treibstofftransporten (die OMV muss wegen des Schadens in der Raffinerie Schwechat international zukaufen) und Getreidetransporten. Hier werde sich aber negativ auswirken, dass die dafür eingesetzten Waggons lange nicht zurückkommen werden. Das bei einer internationalen Waggonknappheit.

STROM STATT DIESEL

Infrastrukturlandesrat Günther Steinkellner hat gestern ÖBB-Manager eingeladen, mit ihm mit der Mühlkreisbahn ins Obere Mühlviertel zu fahren, um die Beschleunigungserfordernisse anschaulich zu vermitteln. Man sei mit der 2019 fixierten von Oberösterreich finanzierten Infrastrukturoffensive von 725 Millionen Euro auf dem Weg, zum „Bahnmusterland" zu werden, so Steinkellner. Ein wesentlicher Punkt darin ist die **Elektrifizierung** der Regionalbahnen. 2029 sollen 81 Prozent statt mit Diesel mit Strom fahren – derzeit sind es 64 Prozent.
Dazu kommen Investitionen in **barrierefreie Bahnhöfe**: 20 sind bereits modernisiert, 14 sind gerade im Bau, dazu stehen weitere 60 auf dem Programm.
Unabhängig von diesen Klein- und Kleinstprojekten werden in Oberösterreich vor allem im **Westbahn-Ausbau** 2,5 Milliarden Euro bis 2025 in die Schienen investiert.

Was ist besser für den Kurzurlaub: Bahn, Zug oder eigenes Auto?

Oberösterreichische Studie vergleicht Verkehrsmittel nach Kosten, Zeitaufwand und Umweltbilanz

LINZ. Was eignet sich besser für einen Kurzurlaub in einer deutschen Großstadt? Dieser Frage geht Reise-Infrastruktur-Experte Stefan Höffinger in einer Studie nach, die Kosten, Dauer und nicht zuletzt die Umweltauswirkungen beleuchten soll. Eines der Ergebnisse: Oft ist eine Kombination der Verkehrsmittel die beste Entscheidung. In der Fachsprache heißt das „nahtlose Verkehrsverbindung".

In seiner Studie beleuchtet Höffinger die Vor- und Nachteile von Pkw, Bahn und Flugzeug und wie sich diese mit der ausgewählten Destination ändern. Verwendet wurden dazu „lebensnahe Echtdaten", die unter anderem von Online-Kartendiensten, Fluglinien, Bahnbetreibern oder der Universität St. Gallen eingeholt wurden.

Bei der fiktiv für Herbst geplanten Reise einer Einzelperson von Wien in den Norden Deutschlands, nach Hamburg, fällt der Vergleich deutlich und auch erwartbar aus (siehe Grafik). Die Fahrt mit dem eigenen Pkw ist unter Berücksichtigung des amtlichen Kilometergeldes am teuersten, der Flug bietet hinsichtlich der Reisedauer die größte Ersparnis, und bei der Reise mit der Bahn wird die geringste Menge CO_2 emittiert.

Die Bahn als Favorit

Werden die Ausgangsparameter jedoch verändert, variiert das Abschneiden der Verkehrsmittel. So nähert sich der Zug bei der Strecke Wien–München zeitlich an das Flugzeug an – bei geringeren Kosten und besserer Umweltbilanz.

STRECKE WIEN (Hotel Sacher) – HAMBURG (Hotel Vier Jahreszeiten)
Beförderung mit Auto, Bahn und Flugzeug im Vergleich (eine Strecke)

	Reisekosten in Euro	Reisedauer in Stunden	Umweltauswirkungen CO_2-Emissionen in kg
Auto (incl. CO_2-Kosten) 973 km	**830**	8:30	**249**
Eisenbahn 1107 km	173	**10:01**	82–157
Flugzeug 764–917 km	238	2:40	138–165

OÖNGrafik; Quelle: GoogleMaps, Eurowings, hoeffingersolutions; Fotos: colourbox.de

„Steht eine kürzere Strecke auf dem Programm, sollte man zum Zugticket greifen", sagt Höffinger. Der oft und viel gescholtene Individualverkehr wird umso umweltfreundlicher und kostengünstiger, je mehr Personen im Pkw mitfahren. Eine allgemeine Empfehlung für oder gegen ein Verkehrsmittel „kann und soll es nicht geben. Entscheidend ist auch immer, ob der jeweilige Zielort zentral liegt oder nicht".

Zukunftsempfehlungen

Um mit dem eigenen Verkehrsmittel für Kunden weiterhin attraktiv zu bleiben, hat Höffinger in seiner Studie einige Vorschläge für Anbieter. So könnte etwa die Bahn noch mehr Nachtzugstrecken in ganz Europa anbieten, um das oftmalige Zeitdefizit gegenüber dem Flugzeug ausgleichen zu können.

Die Flugbranche sollte den Umstieg auf nachhaltige Treibstoffe forcieren, da sie sonst bei der Umweltfrage zunehmend ins Hintertreffen geraten werde, sagt Höffinger. *(fep)*